

Liikkumisen palvelukeskus

Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa





Tekijät Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Julkaisun laji Raportti	
Jochim Donner (Ramboll Finland), Tomi Laine (Strafica)		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
Elina Sala, Raisa Valli (SITO Oy)		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Liikkumisen palvelukeskus. Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa			
Tiivistelmä <p>Kestävän liikkumisen edistämistä tiedollisella ohjauksella ja markkinoinnilla sekä kehittämällä eri kulutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavia palveluita kutsutaan liikkumisen ohjaukseksi. Liikkumisen ohjaus on useissa Euroopan maissa todettu kustannustehokkaaksi ja nopeaksi keinoksi vaikuttaa liikenteen kysyntään.</p> <p>Liikkumisen ohjaus tarvitsisi julkiselta sektorilta vastaavanlaista panostusta kuin vaikkapa liikenneturvallisuuteen ja yleiseen energiansäästöön liittyvä tiedottaminen ja asennevaikuttaminen. Tätä varten voitaisiin perustaa liikkumisen palvelukeskuksia, jotka kytkevät liikkumisen ohjauksen osaksi liikennepolitiikkaa. Liikkumisen palvelukeskuksen työntekijät ovat liikenteen ja viestinnän ammattilaisia, jotka kehittävät ja ottavat käyttöön liikkumisen ohjauksen keinoja kestävän liikkumisen edistämiseksi. Liikkumisen palvelukeskuksia tarvittaisiin sekä valtakunnallisella että seudullisella tasolla. Toiminta edellyttäisi säännöllistä rahoitusta, esimerkiksi omaa momenttiaan valtion talousarvioon liikennehallinnon osalta. Myös muiden sektoreiden toimijoita (esim. ympäristö, terveys, energiansäästö) olisi tärkeä kytkeä mukaan liikkumisen palvelukeskusten toimintaan sekä valtakunnallisella että seudullisella tasolla.</p> <p>Valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen sijoittamisvaihtoehtoja olisi Suomessa monia. Parhaimmat edellytykset valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen nopeaan käynnistämiseen näyttäisivät olevan Motivalla. Mallina voitaisiin käyttää Motivan ja työ- ja elinkeinoministeriön välistä sopimusmenettelyä ja energiansäästön edistämisen toiminta- ja rahoitusmalleja. Toiminnan käynnistäminen Motivassa ei kuitenkaan estäisi sen siirtämistä myöhemmin esimerkiksi liikennevirastoon, jos sellainen perustetaan. Suurimmilla kaupunkiseuduilla tulisi perustaa seudullisia liikkumisen palvelukeskuksia.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Liikkumisen ohjaus, liikkumisen palvelukeskus, liikenteen kysynnän hallinta, kestävä liikkuminen, liikennepolitiikka			
Muut tiedot Yhteyshenkilö LVM / Saara Jääskeläinen			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2008		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-605-8 (painotuote) 978-952-201-606-5 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä (painotuote) 88	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Typ av publikation Rapport	
Jochim Donner (Ramboll Finland Oy) Tomi Laine (Strafica)		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
Elina Sala, Raisa Valli (SITO Oy)		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Mobilitetskontoret – Organiseringen av mobility management i Finland			
Referat <p>Främjandet av hållbart resande med informativ styrning och marknadsföring samt med utveckling av tjänster som gör det lättare att använda och förena olika färdssätt kallas för mobility management. I flera europeiska länder har mobility management konstaterats vara ett kostnadseffektivt och snabbt sätt att påverka efterfrågan på transport.</p> <p>Den offentliga sektorn borde satsa lika mycket på mobility management som t.ex. på informationen och attitydpåverkan inom trafiksäkerhet och allmän energibesparing. För detta ändamål kunde man grunda ett antal mobilitetskontor som gör mobility management till en del av trafikpolitiken. De anställda på ett mobilitetskontor är professionella inom trafik och kommunikation som utvecklar och inför metoder inom mobility management för att främja hållbart resande. Mobilitetskontor skulle behövas både på nationell och regional nivå. Verksamheten skulle förutsätta regelbunden finansiering, till exempel ett eget moment i statsbudgeten under trafikförvaltningen. Det skulle också vara viktigt att koppla aktörer inom andra sektorer (t.ex. miljö, hälsa, energibesparing) till mobilitetskontorens verksamhet både på nationell och regional nivå.</p> <p>Det finns många alternativ för placeringen av nationella mobilitetskontor i Finland. Motiva verkar ha de bästa förutsättningarna för att snabbt starta ett nationellt mobilitetskontor. Som modell kunde användas avtalsförfarandet mellan Motiva och arbets- och näringsministeriet samt de verksamhets- och finansieringsmodeller som används i främjandet av energisparandet. Om verksamheten startades på Motiva skulle detta ändå inte förhindra att den senare flyttades till exempel till transportverket, om ett sådant grundas. I de största stadsregionerna borde grundas regionala mobilitetskontor.</p>			
Nyckelord mobility management, mobilitetskontor, hantering av efterfrågan på transport, hållbart resande, hållbar transport, transportpolitik			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Saara Jääskeläinen			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 27/2008		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-605-8 (trycksak) 978-952-201-606-5 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 88	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Type of publication Report	
Jochim Donner (Ramboll Finland Oy), Tomi Laine (Strafica)		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Elina Sala, Raisa Valli (SITO Oy)		Date when body appointed	
Name of the publication Mobility Centre – The organisation of mobility management in Finland			
<p>Abstract</p> <p>Promoting sustainable travel through informative instruction as well as marketing and developing services which ease the usage and combination of different travel modes is called mobility management. Mobility management has been found a cost effective and quick way in many European countries to influence transport demand.</p> <p>Mobility management would require similar investment from the public sector as road safety and general energy conservation communication and education enjoy. Mobility centres could be set up to integrate mobility management into transport policies. The employees of the mobility centre are transport and communication professionals who develop and utilise mobility management methods to promote sustainable travel. Mobility centres would be needed at both national and regional level. The operations would require regular financing, such as their own item in the State budget in respect of the transport administration sector. It would be important to link actors in other sectors (such as the environment, health, energy conservation) to the mobility centres' operations at both national and regional level.</p> <p>There are several location alternatives in Finland for a national mobility centre. It seems that Motiva has the best prerequisites for the quick launch of a national mobility centre. The contract procedure between Motiva and the Ministry of Employment and the Economy and the operational and financial models for energy conservation could be used as models. However, the launch of the operations at Motiva would not prevent transferring the operations to a transport agency, if such an agency were founded at a later stage. Regional mobility centres would have to be established in the larger cities.</p>			
Keywords mobility management, mobility centre, transport demand management, sustainable travel, sustainable			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Saara Jääskeläinen			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 27/2008		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-605-8 (printed version) 978-952-201-606-5 (electronic version)
Pages, total (printed version) 88	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

Esipuhe

Hallitusohjelman mukaan liikennesektori kantaa osavastuunsa ilmastonmuutoksen torjumisesta. Liikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin viidennes, ja päästöjen arvioidaan edelleen kasvavan ilman uusia toimenpiteitä. Päästöjen vähentäminen EU:n tavoitteiden mukaisesti on haasteellista.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä tärkeä keino on kannustaa ihmisiä joukkoliikenteen käyttöön, kimpapakyyteihin sekä kävelyyn ja pyöräilyyn. Näistä kulkumuodoista jälkimmäisenä mainituilla on myös myönteisiä terveysvaikutuksia. Suomessa etenkin suurilla kaupunkiseuduilla on hyvät edellytykset lisätä kestävien kulkumuotojen käyttöä. Edistämistyö tarvitsee kuitenkin tuekseen paitsi taloudellista ja normiohjausta myös vahvaa markkinointia.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), Tiehallinto, Ratahallintokeskus (RHK), Ajoneuvohallintokeskus (AKE), YTV, Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) sekä Uudenmaan liitto päättivät talvella 2007 teettää selvityksen liikkumisen palvelukeskus -toiminnan käynnistämismahdollisuuksista Suomessa. Liikkumisen palvelukeskus on eräs tapa järjestää kestävien kulkumuotojen yhteinen markkinointi. Liikkumisen palvelukeskuksia on perustettu 1990-luvulta lähtien mm. Eurooppaan, USA:han ja Kanadaan. Palvelukeskusten toiminnasta on näillä alueilla saatu varsin hyviä kokemuksia.

Suomalaisesta selvitystyöstä vastasi Johanna Taskinen Motiva Oy:stä. Tomi Laine Strafica Oy:stä vastasi liikkumisen ohjaustyön seudullisista tarkasteluista. Jochim Donner ja Kaisa Kauhanen Ramboll Oy:stä laativat erillisen muistion liikkumisen palvelukeskusten ulkomaisista esimerkeistä. Elina Sala Sito Oy:stä laati arvion ulkomaisen palvelukeskustoiminnan vaikuttavuudesta sekä osallistui kotimaisen toiminnan vaikuttavuuskriteerien laadintaan yhdessä Sito Oy:n Raisa Vallin kanssa.

Työtä ohjasi tilaajatahojen edustajista sekä muutamasta muusta tahosta koottu ryhmä, jonka puheenjohtajana toimi Mikko Ojajärvi LVM:stä (varapuheenjohtajana Saara Jääskeläinen samasta ministeriöstä). Ohjausryhmän jäseninä toimivat Elina Uotila AKE:sta, Tarja Jääskeläinen HKL:stä, Kirsi-Maaria Forssell Motiva Oy:stä, Kimmo Turunen RHK:sta, Matti Holopainen Tiehallinnosta, Olavi Paronen UKK-Instituutista, Maija Stenvall Uudenmaan liitosta, Leena Silfverberg YM:stä ja Kimmo Sinisalo sekä Johanna Vilkuna YTV:stä.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää kaikkia selvityksen tekoon osallistuneita tahoja. Liikkumisen palvelukeskusidean ja liikkumisen ohjauskokonaisuuden pohdinta ministeriössä jatkuu.

Helsingissä 17.4.2008

Mikko Ojajärvi

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	1
SISÄLLYSLUETTELO.....	2
TIIVISTELMÄ.....	4
1 Johdanto.....	6
2 Liikkumisen ohjaus ja liikkumisen palvelukeskus.....	8
2.1 Liikkumisen ohjaus – kestävän liikkumisen edistämistä	8
2.2 Liikkumisen palvelukeskus – liikkumisen ohjauksen organisointia	11
2.3 Organisoinnin merkitys – analogioita muusta edistämistyöstä	12
2.3.1 Pysyvät toimijat ja rahoitusrakenteet.....	12
2.3.2 Energiansäästön edistämisen toimintamalleja	13
2.4 Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuus	16
3 Liikkumisen ohjaus ja palvelukeskustoiminta Euroopassa	18
3.1 Liikkumisen ohjauksen asema liikennepolitiikassa	18
3.2 Liikkumisen ohjauksen organisointi ja resurssit valtakunnan tasolla	18
3.3 Liikkumisen ohjauksen organisointi ja resurssit seudullisella tasolla.....	20
3.4 Verkottuminen ja liikkumisen ohjauksen brändi	22
4 Liikkumisen ohjauksen nykytila Suomessa	24
4.1 Liikkumisen ohjauksen palveluja.....	24
4.2 Liikkumisen ohjauksen keskeisiä toimijoita	25
4.2.1 Valtakunnan tason toimijat	25
4.2.2 Pääkaupunkiseudun toimijat.....	27
4.2.3 Tampereen seudun toimijat	28
4.2.4 Turun seudun toimijat.....	29
4.2.5 Oulun seudun toimijat	30
5 Liikkumisen palvelukeskusten perustaminen suomeen	31
5.1 Liikkumisen ohjauksen brändi ja verkosto.....	31
5.2 Liikkumisen palvelukeskusten tehtävät ja toimijat	32
5.2.1 Valtakunnallinen liikkumisen palvelukeskus	32
5.2.2 Seudullinen liikkumisen palvelukeskus.....	33
5.2.3 Yhteenveto.....	34
5.3 Liikkumisen palvelukeskusten resurssit ja ohjaus	36
5.3.1 Julkishallinnon eri sektorit ja joukkoliikenneorganisaatiot.....	36
5.3.2 Perusrahoitukselle pysyvät rakenteet.....	36
5.3.3 Yksityisen rahoituksen rooli	37
5.3.4 Perusrahoituksen ja henkilötyömäärän tarve.....	37
6 Vaihtoehdot valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen sijoittamiseksi.....	40
6.1 Tarkastelun lähtökohdat	40
6.2 Tiehallinnon yksikkö	40
6.3 Liikenneviraston yksikkö	41

6.4	Ostopalvelu Motivalta	42
6.5	Ostopalvelu liikennealan konsulttiyritykseltä	43
6.6	Uusi julkisoikeudellinen järjestö	43
6.7	Uusi valtion omistama yritys.....	44
6.8	Yhteenvedo ja päätelmät	45
7	Lähtökohtia liikkumisen palvelukeskusten perustamiselle suurilla kaupunkiseuduilla	50
7.1	Yleistä.....	50
7.2	Pääkaupunkiseutu.....	50
7.2.1	Organisointi	50
7.2.2	Resurssit ja ohjaus	52
7.3	Tampereen seutu	53
7.3.1	Organisointi	53
7.3.2	Resurssit ja ohjaus	53
7.4	Turun seutu.....	54
7.4.1	Organisointi	54
7.4.2	Resurssit ja ohjaus	54
7.5	Oulun seutu	55
7.5.1	Organisointi	55
7.5.2	Resurssit ja ohjaus	55
8	Päätelmät.....	56
8.1	Liikkumisen ohjaus on tehokas liikenteen kysynnän hallinnan keino ja tarvitsee organisointia	56
8.2	Valtakunnallinen tuki ja kehittämistyö liikkumisen ohjaukselle on tärkeää.....	56
8.3	Liikkumisen palvelukeskus kytkee liikkumisen ohjauksen osaksi liikennejärjestelmän kehittämistä	56
8.4	Liikkumisen ohjauksessa on useita vastuutahoja ja toimijoita.....	57
8.5	Valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen sijoittaminen.....	57
8.6	Eteneminen seudullisten liikkumisen palvelukeskusten perustamiseksi	57
	LÄHTEET.....	59
Liite 1	Liikkumisen ohjauksen palvelut.....	61
Liite 2	Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuus ulkomaisissa esimerkeissä	63
Liite 3	Liikkumisen ohjauksen organisointi ja resurssit valtakunnan tasolla joissakin Euroopan maissa	66
Liite 4	Esimerkkejä liikkumisen ohjauksen organisoinnista ja resursseista seudullisella tasolla Euroopassa.....	69
Liite 5	Liikkumisen ohjauksen nykyisiä palveluja Suomessa	74
Liite 6	Valtakunnallisen ja seudullisen liikkumisen palvelukeskuksen tehtävät	77

TIIVISTELMÄ

Liikkumisen ohjaus on tehokas liikenteen kysynnän hallinnan keino

Liikenteen haitat kaupunkiseuduilla ja erityisesti ilmastonmuutoksen torjuminen edellyttävät liikenteen kysynnän painopisteen muuttamista yksityisautoilusta kestävämpiin liikennemuu-
toihin. Tähän voidaan vaikuttaa liikennepolitiikan eri keinoilla: liikennejärjestelmäsunnitel-
lulla, liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden tarjonnalla, hinnoittelulla, sääntelyllä sekä tie-
dottamisen ja markkinoinnin keinoin.

Kestävän liikkumisen edistämistä tiedollisen ohjauksen keinoin sekä kehittämällä eri kulkuta-
pojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavia palveluita kutsutaan liikkumisen ohjaukseksi (eng.
mobility management). Siihen ei ole Suomessa vielä panostettu systemaattisesti. Kestävän
liikkumisen eri osa-alueita on yleensä edistetty erikseen, vaikka kestävä liikkuminen tarjoaa
vaihtoehtoja yksityisautoilulle nimenomaan kokonaisuuksina: Jotkut matkat onnistuvat jouk-
koliikennettä, kävelyä tai pyöräilyä hyödyntämällä, toisinaan taas tarvitaan autoa ainakin osal-
le matkaa. Auton ei kuitenkaan välttämättä tarvitse olla oma ja sitäkin voi ajaa taloudellisesti.
Olennaista on, että tietoa kestävästä liikkumisesta on saatavilla kootusti ja helposti ja että ih-
misillä on motivaatiota niiden käyttämiseksi. Motivaatioon voidaan vaikuttaa muun muassa
kampanjoilla tai lähestymällä kohderyhmiä räätälöidyllä informaatiolla henkilökohtaisesti.

Liikkumisen ohjauksella pyritään saamaan myös erilaiset yhteisöt kuten työpaikat tukemaan
henkilökuntansa kestävää liikkumista. Liikkumista aiheuttavia tahoja taas kannustetaan otta-
maan kestävä liikkumisen edistäminen huomioon omassa toiminnassaan esimerkiksi tarjoa-
malla liikkumispalveluja osana varsinaisia palvelujaan (esim. joukkoliikennelippu kaupan tai
konsertin kylkiäisenä tai auton yhteiskäyttö asuntokaupan tai vuokran osana).

Liikkumisen ohjaus on todettu useissa Euroopan maissa tehokkaaksi ja edulliseksi keinoksi
vaikuttaa liikenteen kysyntään. Esimerkiksi työpaikkojen liikkumisen ohjauksella on pystytty
vähentämään yksityisautoilun osuutta työmatkoilla 10–30 % työpaikkaa kohti. Liikkumisen
ohjaus on nopeasti käyttöön otettava ja edullinen liikenteen kysynnän hallinnan keino, johon
kannattaa panostaa.

Liikkumisen ohjauksen toteuttaminen edellyttää sen organisointia

Tehokkaasti toimiakseen liikkumisen ohjaus vaatisi taakseen pysyvät toimijat ja säännöllisen
rahoituksen. Toiminta olisi mahdollista organisoida sekä seudullisella että valtakunnan tasolla
erityisiksi liikkumisen palvelukeskuksiksi, joiden kautta liikkumisen ohjaus kytkettäisiin kiin-
teäksi osaksi liikennepolitiikkaa ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Vastaavalla tavalla on
organisoitu esimerkiksi liikenneturvallisuus- sekä yleinen energiansäästötyö (vrt. Liikenne-
turva ja Motiva).

Eurooppalaisissa liikkumisen palvelukeskuksissa työskentelee liikenteen ja viestinnän ammat-
tilaisia, jotka kehittävät ja ottavat käyttöön liikkumisen ohjauksen keinoja kestävä liikkumi-
sen edistämiseksi. Liikkumisen palvelukeskukset tehostavat liikkumisen ohjausta yhteistyön
ja keskittämisen kautta. *Valtakunnalliset liikkumisen palvelukeskukset* kehittävät ja markki-
noivat liikkumisen ohjauksen toimintamalleja yleisellä tasolla. *Seudulliset keskukset* toteutta-
vat palveluita käytännössä.

Useissa Euroopan maissa valtio rahoittaa liikkumisen palvelukeskus -toimintaa sekä valtakunnallisella että seudullisella tasolla. Liikkumisen ohjauksen toiminnalle tarvittaisiin Suomessakin säännöllinen rahoitus, esimerkiksi oma momenttinsa valtion talousarvioon vähintäänkin liikennehallinnonalan kohdalle. Arviot tarvittavista summista liikkuvat 0,9–1,6 miljoonan euron vuositasolla.

Liikkumisen ohjaus koskettaa liikennehallinnonalan lisäksi monia muitakin toimijoita: liikkumispalveluiden tarjoajat, ympäristösektori, energiansäästön edistäminen, terveys- ja liikuntasektori sekä liikenneturvallisuuden edistäminen. Nämä kaikki on tärkeää kytkeä mukaan liikkumisen palvelukeskusten toimintaan sekä valtakunnallisella että seudullisella tasolla.

Liikkumisen palvelukeskusten perustaminen Suomeen

Tässä selvityksessä tarkasteltiin erilaisia vaihtoehtoja valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen perustamiseksi Suomeen. Selvityksen perusteella voidaan sanoa, että parhaimmat edellytykset toiminnan nopeaan käynnistämiseen olisivat Motivalla, koska sillä on kokemusta vastaavanlaisesta toiminnasta energiansäästön alalla ja se tuottaa jo nyt jonkin verran liikkumisen ohjauksen palveluja. Mallina voitaisiin käyttää Motivan ja työ- ja elinkeinoministeriön (aiemmin kauppa- ja teollisuusministeriö) välistä sopimusmenettelyä ja energiansäästön edistämisen toiminta- ja rahoitusmalleja. Toiminnan käynnistäminen osana Motivaa ei kuitenkaan estäisi sen siirtämistä myöhemmin esimerkiksi liikennevirastoon, jos sellainen perustetaan. Liikennevirastolla olisi joka tapauksessa keskeinen rooli liikkumisen palvelukeskuksen vastuutahona vähintään tilaajan roolissa.

Työssä tarkasteltiin liikkumisen ohjauksen organisoinnin lähtökohtia myös pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla. Pääkaupunkiseudulla prosessi on jo alkanut. Seudullisia suunnitelmia tulisi tehdä yhteistyössä sekä eri seutujen että valtakunnallisen toiminnan suunnittelun kanssa, jotta voidaan hyödyntää kokemuksia puolin ja toisin. Suunnitteluyhteistyö olisi tärkeää myös seudullisen toiminnan valtionrahoituksen kannalta. Liikkumisen palvelukeskusten perustamista tulisi käsitellä seutujen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosesseissa.

1 JOHDANTO

Aikaisemmin liikennepolitiikan pääasiallinen tehtävä on ollut liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja ylläpito kasvavaa kysyntää vastaavaksi. Nykyään liikenteen monenlaiset haitat kaupunkiseuduilla ja erityisesti ilmastomuutoksen torjuminen edellyttävät puuttumista myös liikenteen määrään ja sen jakautumiseen eri liikennemuotojen kesken. Tätä liikennepolitiikan näkökulmaa kutsutaan liikenteen kysynnän hallinnaksi. Tavoitteena on painopisteen siirtyminen henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin kulkutapoihin – joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn – sekä autonkäytön tehostaminen esimerkiksi autojen yhteiskäytön keinoin sekä autovalintojen painottuminen vähemmän kuluttaviin malleihin. Näitä vähemmän päästäviä kulkutapoja ja toimintatapoja yhdessä voidaan kutsua kestäväksi liikkumiseksi.

Suomi on sitoutunut muiden EU-maiden tavoin vähentämään merkittävästi energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä ilmastomuutoksen hillitsemiseksi: 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasosta. Toimenpiteitä tarvitaan yhteiskunnan kaikilla eri sektoreilla. Liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat 1990-luvun laman jälkeen olleet jatkuvassa kasvussa, joten liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen asetettujen tavoitteiden mukaisesti on haasteellista. Se edellyttää autojen ominaispäästöihin ja polttoainevalintoihin vaikuttamisen lisäksi myös liikenteen kysynnän hallintaa eli kestävien kulkutapojen osuuden lisäämistä. Ilmastomuutoksen ohella toinen keskeinen autoistuneen yhteiskunnan asettama haaste on vähäisen liikunnan aiheuttamien terveysongelmien lisääntyminen, jota myös voitaisiin hillitä kestävästä liikkumisesta – erityisesti kävelyn ja pyöräilyn – edistämällä.

Liikenteen kysyntää voidaan hallita kaikilla liikennepolitiikan keinoilla:

- **liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutteisella suunnittelulla** siten, että liikkumistarve minimoituisi (→ liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja maankäytön suunnittelun eri tasot)
- **liikenneinfrastruktuurin ja palvelujen tarjonnalla** siten, että vaikutetaan liikenteen jakautumiseen eri liikennemuotojen kesken (→ esim. väylät, pysäköinti, joukkoliikenne, autojen yhteiskäyttö, suihkuilat, jne.)
- **liikenteen hinnoittelulla** eli kuinka paljon ja miten käyttäjät joutuvat maksamaan liikenneinfrastruktuurin ja palvelujen käytöstä (→ esim. verot, tullit, liput, työsuhde-edut, kannustimet, jne.)
- **laeilla ja muilla säännöillä**, jotka vaikuttavat kaikkiin edellä mainittuihin keinoihin sekä suoraan itse liikenteeseen (→ esim. pysäköinti ja muut suunnittelunormit, liikennesäännöt, rajoitukset, lait eduista ja tuista, jne.)
- **tiedollisella ohjauksella ja markkinoinnilla** asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttamiseksi (→ esim. kampanjat, sähköinen tiedotus, palvelupisteet, esitteet, jne.)

Kestävästä liikkumisesta edistämistä tiedollisen ohjauksen ja markkinoinnin keinoin sekä kehittämällä eri kulkutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavia palveluita kutsutaan liikkumisen ohjaukseksi. Euroopassa on viime vuosina ryhdytty panostamaan huomattavasti liikkumisen ohjaukseen. Sitä varten on perustettu erityisiä liikkumisen palvelukeskuksia, jotka ovat tuoneet liikkumisen ohjauksen näkyväksi osaksi liikennepolitiikkaa. Liikkumisen ohjauksessa on kyse pitkälti vastaavanlaisesta toiminnasta, kuin mitä jo tehdään liikenneturvallisuuden tai yleisen energiansäästön parissa. Viimeksi mainituilla on Suomessakin olemassa omat ”palvelukeskuksensa” eli pysyvät toimijat ja säännöllinen rahoitus (Liikenneturva ja Motiva). Sen

sijaan liikkumisen ohjaukseen ei ole Suomessa panostettu yhtä systemaattisesti, vaikka tiedollinen ohjaus ja markkinointi ovat monien tutkimusten mukaan maankäytön suunnittelun ohella tehokkaimpia liikenteen hiilidioksidipäästöihin vaikuttavia keinoja.

Tässä selvityksessä tarkastellaan liikkumisen ohjauksen organisointimahdollisuuksia Suomessa. Luvussa 2 on esitetty liikkumisen ohjauksen ja liikkumisen palvelukeskuksen määritelmät ja toimintatavat sekä liikkumisen ohjauksen organisoinnin merkitys ja vaikuttavuus. Luvussa 3 on selvitetty ulkomaisia toimintamalleja ja luvussa 4 liikkumisen ohjauksen nykytilaa Suomessa. Luvussa 5 kuvataan valtakunnallisen ja seudullisen liikkumisen palvelukeskuksen tehtävät, keskeiset toimijat sekä rahoituksen periaatteet ja resurssitarpeet Suomessa. Luvussa 6 käydään läpi eri vaihtoehtoja valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen isäntäorganisaatioksi. Luvussa 7 puolestaan esitetään lähtökohtia seudullisten liikkumisen palvelukeskusten perustamiselle pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla. Luvussa 8 esitetään päätelmät.

2 LIIKKUMISEN OHJAUS JA LIIKKUMISEN PALVELUKESKUS

2.1 Liikkumisen ohjaus – kestävän liikkumisen edistämistä

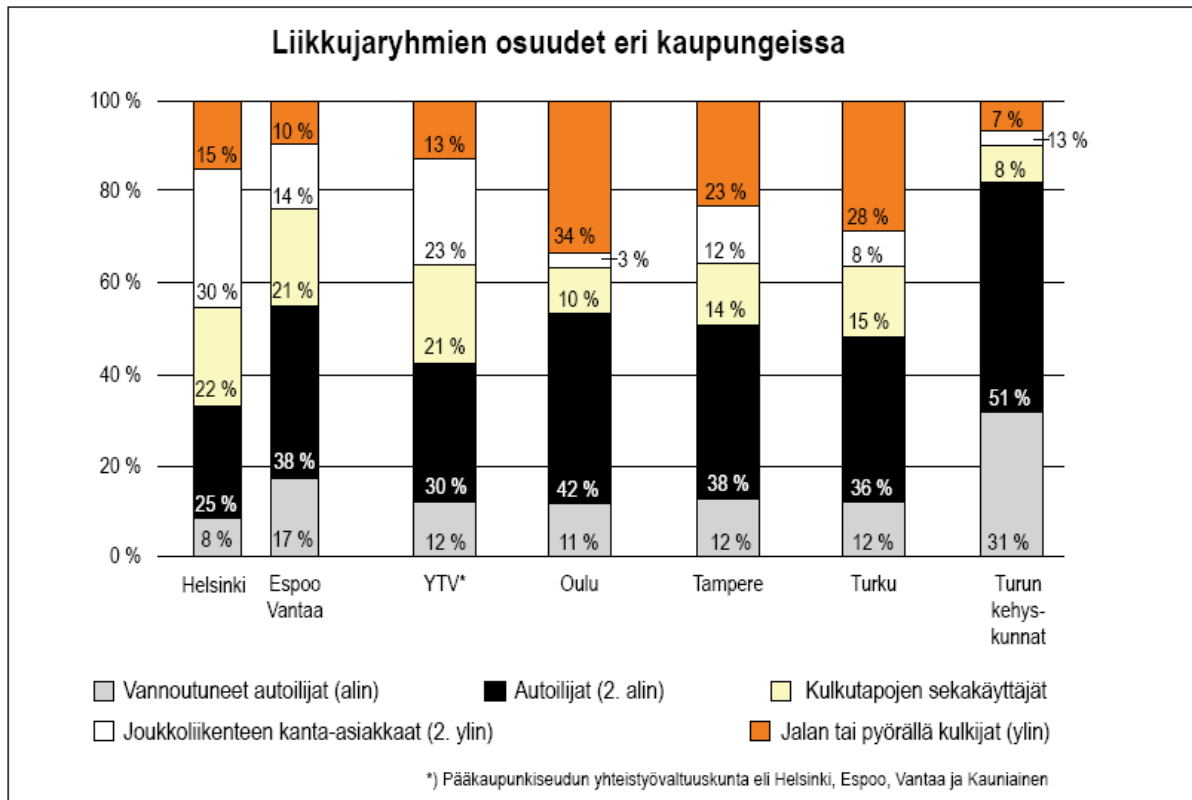
Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristön ja yhteiskunnan kannalta edullisia liikkumiseen liittyviä valintoja ja toimintatapoja. Kestävän liikkumisen osuuden kasvattamisella voidaan vähentää liikenteen päästöjä, melua ja autoliikenteestä aiheutuvia onnettomuuksia. Kestävän liikkumisen edistäminen parantaa myös kansanterveyttä, mikäli autoliikenne korvautuu kävelyllä ja pyöräilyllä. Liikkumisen vaihtoehtojen lisääntyminen ja olosuhteiden parantaminen edesauttaa myös liikkumisen tasa-arvoa ja esteettömyyttä.

Kestävä liikkuminen koostuu useista toimintatavoista, joita ovat muun muassa:

- liikkumistarpeen minimointi (esim. asuinpaikan valinta, etätoiminnot)
- vähäpäästöisten kulkutapojen käyttö (kävely, pyöräily, joukkoliikenne)
- tehokas autonkäyttö (esim. autojen yhteiskäyttö, kimpapakyydit, vähäpäästöisten autojen valinta, taloudellinen ajotapa)
- liikkumisesta aiheutuvien päästöjen kompensoiminen.

Kestävän liikkumisen eri osa-alueet tukevat toinen toisiaan ja ovat toisinaan myös riippuvaisia toisistaan. Esimerkiksi pääasialliseksi joukkoliikenteen käyttäjäksi tai pyöräilijäksi siirtyminen on helpompaa, jos autonkäyttöön on tarjolla sellaisia vaihtoehtoja, jotka korvaavat oman auton omistamisen. Oma auto on usein raskas ratkaisu suhteessa sen käyttötarpeeseen, ja houkuttelee helppoutensa ja suuren investointinsa vuoksi käyttämään sitä myös silloin, kun esimerkiksi joukkoliikenne tai pyöräily olisivat hyviä vaihtoehtoja.

Usean kulkutavan käyttö on todettu tutkimuksissa hyvin yleiseksi (Volti ja Luoma 2007, Voltti ja Karasmaa 2007). Erityisesti tämä koskee juuri joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. On erittäin vaikeaa ellei mahdotonta muuttaa niin sanottuja ”vannoutuneita autoilijoita” (ks. kuva 1) joukkoliikenteen pääasiallisiksi käyttäjiksi. Sen sijaan ”autoilijoita” on mahdollista houkutella ”sekäkäyttäjiksi” eli korvaamaan osa automatkoistaan tilanteesta riippuen joko joukkoliikenteellä, kävelyllä tai pyöräilyllä. Olennaista näiden ryhmien houkuttelussa ei niinkään ole liikkumisen hinta vaan laatu. Yksi osa laatua on juuri eri kulkutapojen käytön ja yhdistelemisen helppous. Tätä varten niistä täytyy tarjota tietoa kootusti yhdestä osoitteesta ja muodossa, joka mahdollistaa eri kulkutapojen vertailun ja vaivattoman yhdistämisen.



Kuva 1. Sellaisia henkilöitä, jotka käyttävät tasapuolisesti kaikkia kulkutapoja (ns. sekakäyttäjiä) on pääkaupunkiseudulla noin 20 % ja muilla kaupunkiseuduilla 10–15 % (Voltti ja Luoma 2007, Voltti ja Karasmaa 2007).

Kestävän liikkumisen eri osa-alueet muodostavat siis yhdessä erään ratkaisun autoliikenteen haittojen vähentämiseksi. Siksi *kestävää liikkumista tulisi edistää kokonaisuutena*. Ihmisille ja yrityksille tulisi luoda ja tarjota kunkin tarpeisiin sopivia ”kestävän liikkumisen paketteja” – tukea kestävän liikkumisen eri osien linkittämisessä toimiviksi kokonaisuuksiksi.

Liikkumisen ohjaus (eng. mobility management) on liikenteen kysynnän hallinnan keino, jolla pyritään edistämään kestävää liikkumista kokonaisuutena pääasiassa tiedollisen ohjauksen ja markkinoinnin keinoin. Yksisuuntaisen tiedon tarjonnan ohella liikkumisen ohjaukseen kuuluu kestävien kulkutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavien palveluiden kehittäminen. Voidaan sanoa, että liikkumisen ohjaus on toimintaa liikenteen kysynnän (tiedollinen ohjaus) ja tarjonnan (palveluiden käyttäjälähtöisyys) rajapinnassa.

European Platform on Mobility Management (EPOMM) määrittelee liikkumisen ohjauksen seuraavalla tavalla:

”Liikkumisen ohjauksen ytimessä ovat niin sanotut ”pehmeät” keinot (esim. tiedotus tai olemassa olevien palveluiden koordinointi), jotka tehostavat ”kovien” keinojen tai liikennesuunnittelun vaikutusta (esim. uudet liikenneväylät). Liikkumisen ohjauksen keinot eivät välttämättä edellytä suuria investointeja toisin kuin ”kovat”, mutta niillä on silti mahdollisuus vaikuttaa merkittävästi liikkumistottumuksiin. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista (single car use).” (EPOMM 2007.)

Liikkumisen ohjauksen palvelut voidaan siis jakaa karkeasti yhtäältä tiedolliseen ohjaukseen ja markkinointiin ja toisaalta palveluiden käyttäjälähtöiseen kehittämiseen.

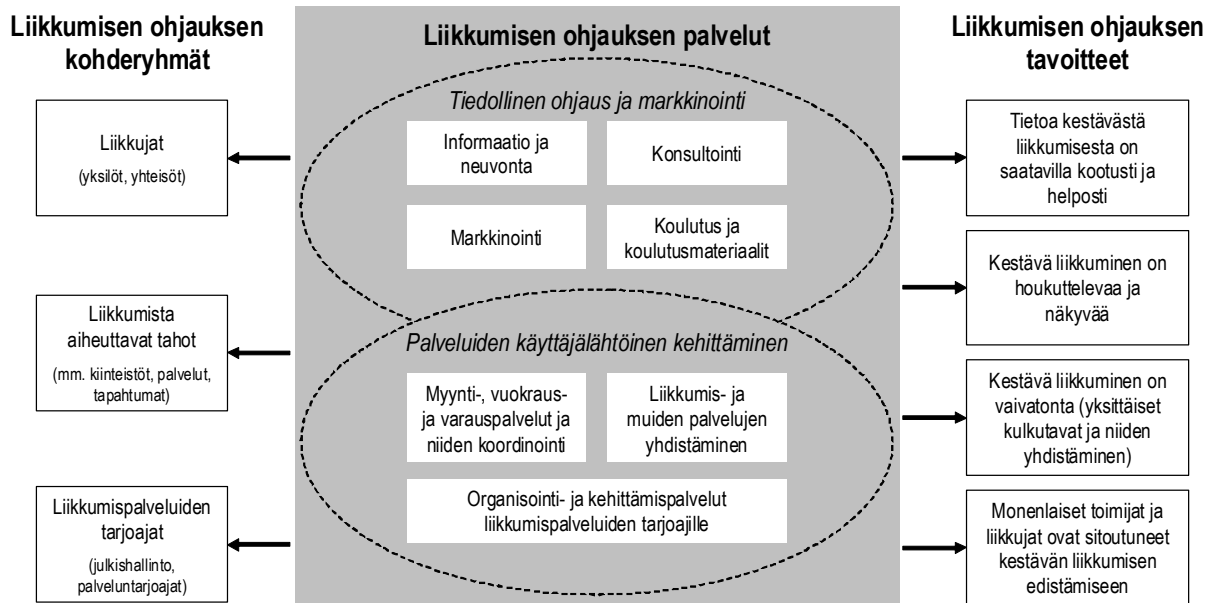
Tiedollinen ohjaus ja markkinointi. Liikkumisen ohjaus tarjoaa yhtäältä tietoa kestävän liikkumisen eri osa-alueista kootusti ja helposti (esim. Internet-portaalit, palvelupisteet, puhelin-neuvonta). Toisaalta liikkumisen ohjauksella pyritään markkinoimaan kestävää liikkumista eri kohderyhmille lähestymällä heitä aktiivisesti muun muassa suoramarkkinoinnilla, konsultoinnilla, koulutuksella ja kampanjoilla. Suoramarkkinointia voidaan tehdä postitse, puhelimitse tai jopa käymällä ihmisten kotona (esim. uudet asukkaat). Konsultoinnin kohteena ovat tyypillisesti yritykset tai työpaikat, joille tehdään liikkumissuunnitelmia (eng. travel/mobility plans). Kampanjoihin voidaan liittää palveluiden ilmaista kokeilemistä.

Palveluiden käyttäjälähtöinen kehittäminen. Liikkumisen ohjauksella pyritään auttamaan liikkumispalveluiden tarjoajia parantamaan palveluidensa käyttäjälähtöisyyttä ja nivomaan kestävän liikkumisen eri palveluja kokonaisuuksiksi (so. organisointi- ja kehittämispalvelut). Tämä voi tarkoittaa jopa eri palveluiden myynti-, vuokraus- ja varaustoiminnan koordinoitua tai koottua välittämistä. Lisäksi liikkumisen ohjauksella pyritään nivomaan kestävän liikkumisen palveluita osaksi liikkumista aiheuttavien tahojen palveluja (esim. pyöräperäkärryjen vuokraus osana kaupan palveluja, autojen yhteiskäytön markkinointi asuntojen myynnin yhteydessä, yhdistetyt pääsy- ja joukkoliikenneliput, jne.)

Liikkumisen ohjauksen ensisijaisia **kohderyhmiä** ovat itse *liikkujat*, jotka ovat yhtäältä yksityishenkilöitä ja toisaalta erilaisten yhteisöjen – kuten työpaikkojen ja koulujen – jäseniä. Liikkujille suunnattu liikkumisen ohjaus -toiminta on nimenomaan tiedollista ohjausta ja markkinointia ja sitä voidaan myös kutsua kestävän liikkumisen kuluttajaneuvonnaksi.

Palveluiden käyttäjälähtöisen kehittämisen kohderyhmiä puolestaan ovat liikkumista aiheuttavat tahot sekä liikkumispalveluiden tarjoajat. *Liikkumista aiheuttavia tahoja* ovat yhtäältä kiinteistöt – niiden rakennuttajat ja ylläpitäjät – sekä toisaalta näissä kiinteistöissä toimivat yritykset, palveluiden tarjoajat ja tapahtumanjärjestäjät (mm. kauppa, vapaa-ajan palvelut, julkiset palvelut, yksittäiset tapahtumat, jne.). *Liikkumispalveluiden tarjoajia* ovat sekä julkishallinto (esim. infrastruktuuri, rahoitus, sääntely) että julkiset tai yksityiset palveluntarjoajat (esim. joukkoliikenne, autojen yhteiskäyttö, pyörien vuokraus).

Kuvassa 2 on havainnollistettu liikkumisen ohjauksen palveluja, kohderyhmiä ja tavoitteita. Liitteessä 1 on kuvattu liikkumisen ohjauksen palveluja tarkemmin.



Kuva 2. Liikkumisen ohjauksen palvelut, kohderyhmät ja tavoitteet.

2.2 Liikkumisen palvelukeskus – liikkumisen ohjauksen organisointia

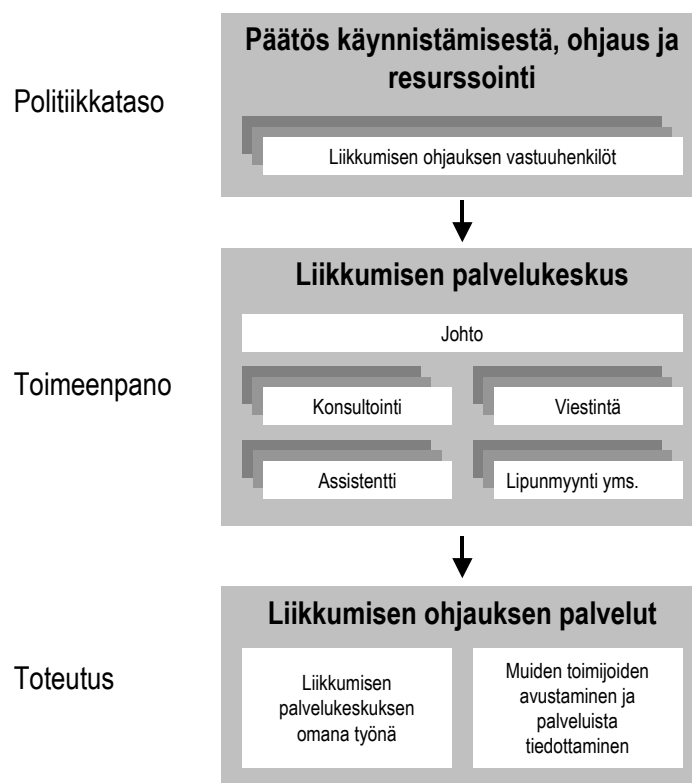
Liikkumisen ohjaukselle tai yleisesti kestävä liikkumisen edistämiseksi voidaan osoittaa omat vastuuorganisaatiot sekä valtakunnan tasolla että seudullisesti. Usein erityisesti seudullisella tasolla liikkumisen ohjauksen yhteydessä puhutaan niin sanotuista liikkumisen palvelukeskuksista (eng. mobility centre). Liikkumisen palvelukeskus kokoaa useita toimijoita ja tietoa kaikilta kestävä liikkumisen osa-alueilta. Liikkumisen palvelukeskuksen työntekijät ovat liikenteen ja viestinnän ammattilaisia, jotka kehittävät ja ottavat käyttöön tiedollisen ohjauksen ja markkinoinnin keinoja kestävä liikkumisen lisäämiseksi sekä auttavat kestävä liikkumisen palveluiden käyttäjälähtöisessä kehittämisessä.

Liikkumisen ohjauksessa on edistytty eniten niissä maissa ja kaupungeissa, joissa on perustettu liikkumisen palvelukeskuksia tai vastuuorganisaatioita eli liikkumisen ohjaukselle on osoitettu selkeät toimijat ja voimavarat sekä valtakunnallisella että seudullisella tasolla. Liikkumisen palvelukeskuksen perustaminen on yleensä antanut liikkumisen ohjaukselle tai kestävä liikkumisen edistämiseksi voimakkaan sysäyksen. Lisäksi liikkumisen palvelukeskukset ovat mahdollistaneet sellaisten liikkumisen ohjauksen palveluiden tuottamisen, joita olisi muutoin ollut vaikea toteuttaa. Tämä koskee erityisesti aktiivista markkinointia ja kestävästä liikkumisesta tiedottamista kokonaisuutena.

Osoittamalla liikkumisen ohjaukselle siitä vastaavat organisaatiot, liikkumisen ohjaus konkretisoituu ja saa tunnistettavat kasvot. Siitä tulee osa liikennepolitiikkaa ja -hallintoa siinä missä liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja ylläpito. Samalla liikkumisen ohjaukselle saadaan selkeä rahoituskanava ja toimeenpaneva taho, vastaavasti kuin esimerkiksi liikenneturvallisuustyölle ja yleiselle energiansäästön edistämiseksi on olemassa omat voimavaransa. Liikkumisen ohjauksella on luonteeltaan pitkälti vastaavanlaista edistämistoimintaa kuin liikenneturvallisuuteen tai yleiseen energiansäästöön liittyvä asennevaikuttaminen.

Liikkumisen ohjauksen systemaattinen organisointi lisää myös kustannustehokkuutta, kun tiedottamista ja markkinointia keskitetään jollekin tai joillekin tahoille sen sijaan, että jokainen toimija markkinoisi vain omaa toimintaansa. Kokoamalla useiden toimijoiden resurssit yhteen saadaan enemmän näkyvyyttä ja vaikuttavuutta.

Liikkumisen palvelukeskuksen avulla voidaan siis organisoida liikkumisen ohjaus -työtä. Tätä on havainnollistettu kuvassa 3. Toimeenpanevan palvelukeskuksen lisäksi liikkumisen ohjauksella on oltava vastuuhenkilöt myös politiikkatasolla, jossa päätetään toiminnan käynnistämisestä ja resursseista sekä ohjataan toimintaa osana muuta liikennejärjestelmän hallintaa. Liikkumisen palvelukeskus ei välttämättä tuota kaikkia liikkumisen ohjauksen palveluja itse, vaan voi myös pelkästään tiedottaa muiden toimijoiden liikkumisen ohjauksen palveluista ja avustaa heitä esimerkiksi luomalla yhteisiä toimintamalleja tai tiedottamalla erilaisista rahoitusmahdollisuuksista.



Kuva 3. Liikkumisen palvelukeskus liikkumisen ohjauksen organisoinnin osana.

2.3 Organisoinnin merkitys – analogioita muusta edistämistyöstä

2.3.1 Pysyvät toimijat ja rahoitusrakenteet

Liikkumisen ohjauksen organisoinnin merkitystä voidaan valottaa vertaamalla sitä kahteen samantyyppiseen toimintaan – liikenneturvallisuustyöhön ja yleiseen energiansäästöön edistämiseen – joita varten Suomessa on olemassa pysyvät toimijat ja säännölliset resurssit.

Liikenneturvallisuustyö valtakunnallisena keskusjärjestönä toimii Liikenneturva, jonka toiminta on määritelty lailla (laki Liikenneturvasta No 278/2003). Liikenneturvan tarkoituksena on liikenneturvallisuuden edistäminen tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen keinoin.

Toiminnan rahoitus tulee suurimmaksi osaksi (yli 90 %) liikennevakuutuslain (No 279/1959) mukaisista liikenneturvallisuuden edistämiseen tarkoitetuista maksuista (yli 5 miljoonaa euroa vuodessa). Keskushallinnossa työskentelee 30 henkilöä. Liikenneturvalla on 12 aluetoimistoa eri puolilla Suomea. Liikenneturvan hallituksessa on aina edustettuna liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), opetusministeriö (OPM), sisäministeriö (SM) ja sosiaali- ja terveysministeriö (STM). Näiden lisäksi hallitukseen valitaan 7 jäsentä Liikenneturvan jäsenjärjestöistä.

Liikenneturvan historia juontaa juurensa jo vuodesta 1929, jolloin perustettiin Liikennekulttuurikomitea. LVM:n edeltäjä oli jo silloin mukana toiminnassa. Liikennekulttuurikomitea yhdistyi vuonna 1938 Tapaturmantorjuntayhdistykseen sen liikennejaokseksi (Talja). Vuonna 1971 tästä jaoksesta tehtiin erillinen yhdistys Liikenneturva ry, ja vuonna 1974 Liikenneturvasta tehtiin asetuksella julkisoikeudellinen, mikä näkyi valtion edustuksen ja kontrollin liittämisellä.

Energiansäästön edistämisen valtakunnallisena palvelukeskuksena toimii Motiva Oy, joka on valtion omistama osakeyhtiö. Motivan tehtävänä on energiankäytön tehokkuuden, uusiutuvan energian käytön sekä materiaalitehokkuuden edistäminen. Toimintatapoja näiden edistämiseksi ovat informaation tarjonta, energiatehokkuussopimusten koordinointi, energiakatselmusten kehittäminen, markkinointi ja seuranta sekä uuden teknologian markkinoiden aktivoiminen. Motivan toiminnan pääasiallinen rahoittaja on työ- ja elinkeinoministeriö TEM (aikaisemmin kauppa- ja teollisuusministeriö KTM), jonka kanssa rahoitus sovitaan vuosittain ja se perustuu suunniteltuun työohjelmaan. Tämän työohjelman palvelut TEM rahoittaa valtion talousarvion energiansäästön edistämiseen varatulta momentilta 32.60.27. Motivan liikevaihto on 4–4,5 miljoonaa euroa vuodessa ja TEM:n rahoituksen osuus on noin 70 % (2–3 M€/v). Tämän lisäksi TEM myöntää tukea yrityksille energiakatselmusten tekemiseen (1,5 M€ vuonna 2005) sekä energiatehokkuutta parantaviin investointeihin (2,1 M€ vuonna 2005). Motivassa työskentelee 30 henkilöä. Hallituksessa on edustettuna työ- ja elinkeinoministeriö (TEM), ympäristöministeriö (YM) ja liikenne- ja viestintäministeriö (LVM).

Motivan toiminta alkoi vuonna 1993 KTM:n rahoittamana Energiansäästön palvelukeskus-projektina osana Finntech Finnish Technology Ltd Oy:tä. Motivaan palkattiin aluksi 5 työntekijää: johtaja, asiantuntijoita ja yksi assistentti. Motivan toiminta vakinaistettiin 1997. Vuonna 2000 Motivasta tehtiin osakeyhtiö, jonka koko osakekannan omistaa Suomen valtio.

2.3.2 Energiansäästön edistämisen toimintamalleja

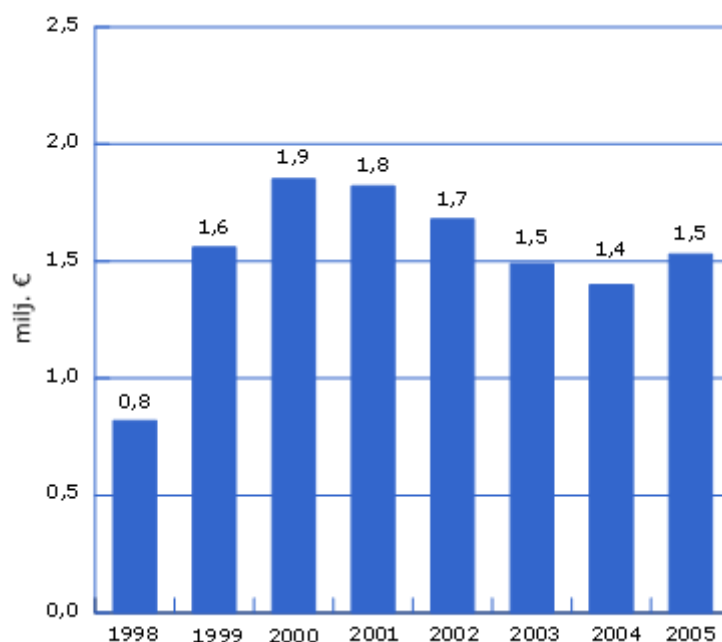
Motivan ja TEM:n energiatehokkuuden edistämiseen kehittämät toimintamallit ovat hedelmällisiä vertailukohtia liikkumisen ohjaukselle. Esimerkiksi liikkumisselvitysten tekeminen (työpaikoille, kouluille, kiinteistöille) on käytännössä analoginen Motivan koordinoimalle **energiakatselmustoiminnalle**. Motiva on kehittänyt eri sektoreille (teollisuus, kiinteistöt) virallisia katselmusmalleja, joiden tekemiseen voi hakea TEM:ltä tukea (enintään 40–50 % katselmuksen kustannuksista). Motivan tehtävänä on mallien kehittämisen lisäksi kouluttaa auktorisoituja katselmoijia (konsultteja tai kohdeyritysten omaa henkilökuntaa), käsitellä hakemukset, arvioida ja hyväksyä katselmusraportit sekä seurata ja tehdä yhteenveto niiden tuloksista. Tavaraliikenteen puolelle on myös kehitetty kuljetusketjujen energiakatselmusmalli, joka on nyt pilottivaiheessa. Se on tehty erityisesti teollisuusyrityksille.

Energiakatselmustoiminta on keskeinen osa niin sanottujen vapaaehtoisten energiansäästöso-
pimusten toimeenpanoa. Vuodesta 2008 eteenpäin niitä kutsutaan **energiatehokkuussopi-
muksiksi**. Ne on mainittu keskeisinä välineinä ilmastostrategian (2001) ja siihen liittyvän
energiansäästöohjelman (2003–2006) toteuttamisessa. Energiatehokkuussopimukset ovat eri
ministeriöiden ja eri toimialajärjestöjen välisiä puitesopimuksia energiankäytön tehostamises-
ta eri sektoreilla. Yksittäiset yritykset ja yhteisöt liittyvät sopimukseen. Energiatehokkuusso-
pimuksia on kahdeksalle toimialalle:

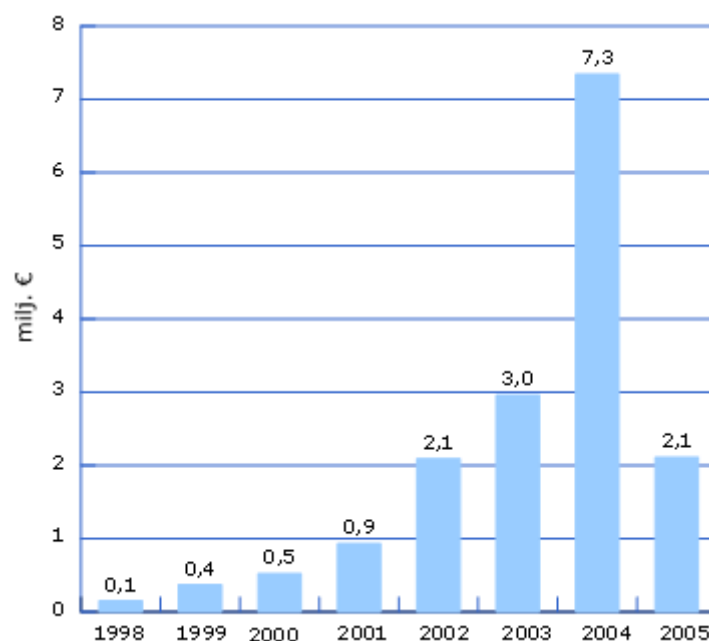
- teollisuudelle (vastaava ministeriö TEM)
- energia-alalle (vastaava ministeriö TEM)
- kunnille (ilmasto- ja energiaohjelma, vastaava ministeriö TEM)
- kiinteistö- ja rakennusosalalle (vastaava ministeriö TEM)
- asuinkiinteistöalalle (vastaava ministeriö YM, TEM)
- öljylämmityskiinteistöille ja liikennepolttoaineiden jakelijoille (ohjelma, vas-
taava ministeriö TEM, YM)
- joukkoliikenteelle (vastaava ministeriö LVM)
- tavaraliikenteelle (vastaava ministeriö LVM)

Sopimukseen liittyminen edellyttää muun muassa energiakatselmusten ja niissä todettujen
kannattavien säästötoimenpiteiden toteuttamista. TEM puolestaan sitoutuu tukemaan myös
katselmuksissa ehdotettuja ja tietyt kriteerit täyttäviä energiansäästöinvestointeja. KTM:n
(nykyään TEM) katselmustuen määrä ja kehittyminen energiansäästösopimuksiin kuuluville
tahoille vuosina 1998–2005 on esitetty kuvassa 4 ja investointituen määrä samalta ajalta ku-
vassa 5. Vuonna 2005 tuen määrä oli 1,5 M€ ja tuettujen katselmusten kohteiden määrä oli
236. Tuen määrä selvitystä kohti oli siis keskimäärin 6 400 € (40 % katselmuksen kustannuk-
sista). Lisäksi tukia myönnetään myös sopimukseen kuulumattomille yrityksille, joille tuen
määrä on pienempi. Kaiken kaikkiaan katselmustuki vuonna 2005 oli 1,8 M€ ja katselmus-
kohteiden määrä 307.

Energiatehokkuus- ja katselmustoiminta ovat nimenomaan välineitä sitouttaa energiaa kulut-
tavat tahot energiansäästötoimintaan. Vastaavasti liikkumisen ohjauksen yhtenä keskeisenä
piirteenä on liikkumisen hallinnan sisällyttäminen liikkumista aiheuttavien tahojen toimin-
taan. Siksi liikkumisen ohjauksen toimintamallien kehittämiseen voisi olla järkevää ottaa mal-
lia energiatehokkuus- ja katselmustoiminnasta. Monissa muissa maissa on jo käytössä hieman
samantyyppisiä tukimalleja liikkumisen ohjaukselle (esim. Ruotsin Lokala Investeringsprog-
ram LIP ja Klimatinvesteringsprogram KLIMP sekä Iso-Britanniassa liikkumissuunnitelmien
tuki).



Kuva 4. Energiansäästösopimukseen liittyvä KTM:n myöntämä katselmustuki vuosina 1998–2005.



Kuva 5. Energiansäästösopimukseen liittyvä KTM:n myöntämä investointituki vuosina 1998–2005.

Energiansäästämisen keinoista tiedottaminen ja energiansäästämiseen erilaisin viestinnällisin keinoin kannustaminen ovat sopimus- ja katselmustoiminnan ohella keskeinen Motivan tehtävä. Keinoja ovat muun muassa erilaisten esitteiden ja kampanjoiden (esim. Energiansäästöviikko) toteuttaminen sekä tietysti Motivan verkkosivujen ylläpito.

Liikkumisen ohjaus ja kestävän liikkumisen edistäminen ei ole ainoa alue, joka voi ottaa mallia energiatehokkuussopimuksista ja katselmuksista. Motivan yhteyteen on perustettu myös

materiaalitehokkuuden palvelukeskus, jolle ollaan parhaillaan luomassa toimintamalleja energiatehokkuuden edistämisen toimintamallien pohjalta.

2.4 Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuus

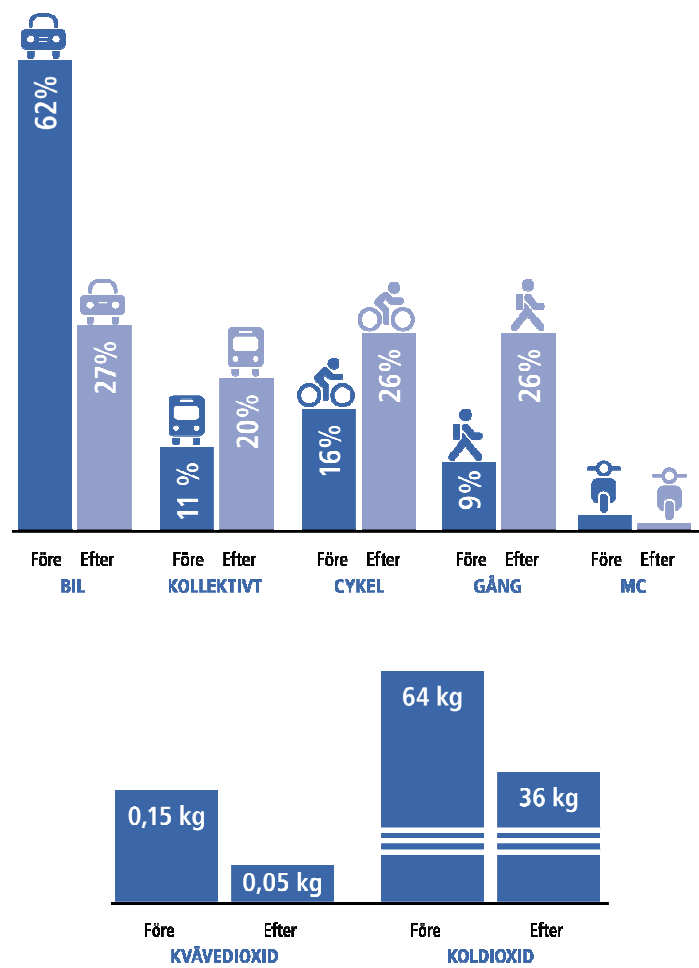
Liikkumisen ohjauksella pyritään lisäämään kestäväää liikkumista ja vähentämään auton käyttöä, erityisesti yksin autolla ajamista. Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuuden keskeisimmät mittarit ovat siis eri kulkutapojen määrien ja osuuksien muutokset. Lisäksi voidaan arvioida näiden muutosten vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin, ruuhkiin, terveysvaikutuksiin jne.

Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuuden ja vaikutusten määrittäminen ei ole aivan yksinkertaista. Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuutta on usein vaikea erottaa muiden samaan aikaan toteutettujen toimenpiteiden kuten hinnoittelun vaikuttavuudesta. Lisäksi on erittäin vaikea erottaa kestävään liikkumiseen eri osa-alueiden palveluiden ja tiedon koordinoinnin vaikuttavuutta yksittäisten palveluiden kehittämisen vaikuttavuudesta.

Yksittäisten ulkomaisten liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikutukset antavat kuitenkin jonkinlaista kuvaa siitä, minkä suuntaisia ja mitä suuruusluokkaa liikkumisen ohjauksen ja siten myös liikkumisen palvelukeskuksen vaikutukset ovat. Liitteessä 2 on muutamia ulkomaisia esimerkkejä liikkumisen ohjauksen vaikuttavuudesta ja vaikutuksista. Tiedot perustuvat ulkomaisista toimintamalleista tehtyyn selvitykseen (Donner ja Sala 2008). Seuraavassa vaikutuksia on kuvattu tiivistetysti:

- **Työpaikkojen liikkumisen ohjauksen** vaikuttavuutta on tutkittu melko paljon. Autoliikenteen osuuden vähentyminen työpaikkaa kohti on vaihdellut noin 10–30 % välillä.
- **Suurtaapahtumien liikkumisen ohjauksella** on saavutettu samansuuruisia autoliikenteen osuuden vähentymiä.
- **Suoramarkkinoinnilla** (ovelta ovelle kotitalouskäynnit, henkilökohtaiset valmennusohjelmat) on saavutettu 6–50 % autoliikenteen osuuden vähentymistä. Kuvassa 6 on esitetty Göteborgissa toteutetun henkilökohtaisen valmennusprojektin vaikutuksia.
- **Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen** yhteiskuntataloudellisissa arvioissa on saatu kävely- ja pyöräilyolosuhteiden hyötykustannussuhteiksi 2,94–32,2.
- Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen keskeinen vaikutus on **kansanterveyden parantuminen**, ja siitä koituvien yhteiskuntataloudellisten hyötyjen on arvioitu olevan 500–4000 €/v säännöllisesti kävelemään tai pyöräilemään ryhtynyttä henkilöä kohden riippuen muun muassa henkilön liikunnallisesta lähtötasosta.
- Tukholman **tietullihankkeeseen** sisältyi myös joukkoliikenteen parantamista ja tiedottamista. Hankkeen tuloksena keskustaan suuntautuva autoliikenne väheni noin 20 %; pyöräily puolestaan oli 25–35 % edellisvuoden kyseistä ajankohtaa suurempi.

Näiden esimerkkien perusteella voidaan sanoa, että liikkumisen ohjauksella voidaan saavuttaa merkittäviä muutoksia autoliikenteen ja kestävien kulkutapojen määriin ja/tai osuuksiin. Nämä muutokset puolestaan johtavat useisiin myönteisiin vaikutuksiin kuten kansanterveyden parantumiseen ja joukkoliikenteen lipputulosten lisääntymiseen.



Kuva 6. Göteborgin henkilökohtaisen valmennusprojektin vaikutus työmatkojen kulkutapaosuuteen sekä muutokset kuukausittaisissa päästöissä henkilöä kohti ennen ja jälkeen projektin. Projektin osallistui 68 henkilöä. (City of Göteborg Traffic & Public Transport Authority 2007.)

3 LIKKUMISEN OHJAUS JA PALVELUKESKUSTOIMINTA EUROOPASSA¹

3.1 Liikkumisen ohjauksen asema liikennepolitiikassa

Liikkumisen ohjaus (mobility management) vakiintui käsitteenä Euroopassa 1990-luvun aikana. Nykyään liikkumisen ohjauksen esimerkkimaita Euroopassa ovat erityisesti Alankomaat, Iso-Britannia ja Ruotsi. Näissä maissa liikkumisen ohjaus on institutionalisoitunut ja laajalle levinnyt. Toisin sanoen se on pitkälti sisäistetty valtakunnallisen liikennepolitiikan ylimmillä tasoilla sekä maankäytön ja liikennejärjestelmien suunnittelussa. Liikkumisen ohjausta sovelletaan useilla paikkakunnilla. Liikkumisen ohjauksen vahva asema näissä maissa perustuu *ylhäältä alaspäin* -ohjaukseen. Tämä tarkoittaa yhtäältä sitä, että liikkumisen ohjaus on asetettu jo politiikkatasolla keskeiseksi osaksi liikennepolitiikkaa, ja toisaalta sitä, että valtio on ryhtynyt aktiivisesti kehittämään ja tukemaan liikkumisen ohjaus -toimintaa ja tehnyt sitä varten erityisen toimintasuunnitelman.

Ranskassa ja Italiassa liikkumisen ohjaus on osittain institutionalisoitunut, mutta ei vielä niin laajalle levinnyt. Ranskassa kestävän liikenteen suunnitelmat (plan de déplacement urbaines) ovat pakollisia yli 100 000 asukkaan kaupungeissa, ja niissä edellytetään tuen tarjoamista yritysten liikkumissuunnitelmien tekemiselle. Tanskassa ja Belgian Flaamilaisella alueella liikkumisen ohjausta institutionalisoidaan parhaillaan voimakkaasti.

Saksankielisissä maissa paikallisen tason toimintaa harjoitetaan melko laajasti, mutta liikkumisen ohjaus ei ole institutionalisoitunut valtakunnallisella tasolla. Näissä maissa liikkumisen ohjaus perustuu siis *alhaalta ylös* -periaatteeseen.

Vuonna 1999 Eurooppaan perustettiin erityinen liikkumisen ohjauksen verkosto EPOMM (European Platform on Mobility Management) tukemaan liikkumisen ohjaus -toimintaa Euroopan eri maissa. EPOMMin jäsenmaita ovat tällä hetkellä Alankomaat, Ruotsi, Iso-Britannia, Ranska ja Espanja. Verkosto järjestää vuosittain ECOMM-konferenssin (European Conference on Mobility Management), joka toimii merkittävimpänä tiedonvaihtoforumina liikkumisen ohjaus -kysymyksissä. Myös EPOMMin verkkosivut (www.epomm.org) ovat keskeinen liikkumisen ohjauksen tietolähde.

3.2 Liikkumisen ohjauksen organisointi ja resurssit valtakunnan tasolla

Maissa, joissa liikkumisen ohjaus on institutionalisoitunut (Ruotsi, Iso-Britannia, Alankomaat), valtion liikennehallinnossa on osoitettu selkeät vastuutahot ja -henkilöt kestävälle liikkumiselle. Tämän lisäksi näissä maissa on yleensä yksi tai useita valtakunnallisia organisaatioita, jotka toimivat läheisessä yhteistyössä valtion liikennehallinnon kanssa kestävän liikkumisen tai liikkumisen ohjauksen edistämiseksi. Toisin sanoen liikkumisen ohjauksen käytännön työ eli toimeenpano on usein ulkoistettu näille valtionhallinnon ulkopuolisille organisaatioille. Niiden tehtäväkuvat vaihtelevat verkoston koordinoinnista ja tietopankin ylläpitäjästä aina valtion rahoituksen jakamiseen. Taulukossa 1 on Ruotsin, Iso-Britannian ja Alankomaiden valtakunnallisia liikkumisen ohjauksen toimijoita. Liitteessä 3 on esitetty tarkempi kuvaus sekä myös muiden maiden toimijoista.

¹ Ulkomaisia toimintamalleja on kartoitettu yksityiskohtaisemmin erillisessä muistiossa (Donner ja Sala 2008).

Taulukko 1. Ruotsin, Iso-Britannian ja Alankomaiden liikkumisen ohjauksen toimijat valtakunnan tasolla.

Maa / organisaatio	Rooli	Henkilötyöpanos	Rahoitus
Ruotsi			
• Vägverket (Hållbart resande -projekt/yksikkö)	rahoitus, toimeenpano	3,5 htv	0,3–0,4 M€/v oma toiminta lisäksi tukea seuduille
• Naturvårdsverket	rahoitus		
Iso-Britannia			
• Department for Transport	rahoitus		useita miljoonia euroja
• National TravelWise Association	toimeenpano		
• The Association for Commuter Transport	toimeenpano		
• Muita mm. Sustrans, Campaign for Better Transport	toimeenpano		
Alankomaat			
• Ministerie van Verkeer en Waterstaat	rahoitus		2,0 M€/v SenterNovemin kautta
• Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)	toimeenpano	1,5 htv	0,32 M€/v
• SenterNovem	rahoitus, toimeenpano	4 htv	0,3 M€/v oma toiminta
• Vereniging Mobiliteitsmanagement (VM2)	toimeenpano		

Ruotsissa liikkumisen ohjauksen valtakunnallinen vastuutaho ja toimeenpanija on Vägverket. Iso-Britanniassa valtakunnalliset organisaatiot ovat liikenneministeriöstä riippumattomia yhdistyksiä, kun taas Alankomaissa ne toimivat periaatteessa liikenneministeriön alaisuudessa ja rahoituksella. Ranskassa on kaksi keskeistä organisaatiota: yhdyskuntasuunnittelun ja tutkimuksen keskus CERTU sekä valtakunnallinen energiatoimisto ADEME, jotka toimivat kiinteästi yhdessä ja useiden eri ministeriöiden alaisuudessa liikkumisen ohjauksen edistämiseksi. Belgian Flaamilaisella alueella on juuri perustettu Flemish Mobility Council (MORA), joka kerää tietoa liikkumisesta, konsultoi eri osapuolia sekä neuvoo Flaamin hallitusta liikkumiseen liittyvässä lainsäädännössä ja muissa päätöksissä. Itävallassa on yksi keskeinen yksityinen yritys – FGM-AMOR – joka on merkittävä liikkumisen ohjauksen kehittäjä. Sen henkilöstöstä 12 työntekijää tekee täysipäiväisesti työtä Grazin kaupungin liikkumisen palvelukeskukselle (Mobil Zentral) ja toimintaa ollaan laajentamassa valtakunnalliseksi. Myös Tanskassa on vuoden 2007 aikana perustettu liikenneministeriön, ympäristöministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön sekä opetusministeriön alaisuudessa toimiva liikkumisen ohjauksen valtakunnallinen työryhmä.

Taulukossa 1 ja liitteessä 3 on esitetty joitakin arvioita liikkumisen ohjauksen valtakunnantason koordinoinnin ja tukemisen henkilöresursseista ja rahoituksesta. Organisaatioissa on sekä kokoaikaisesti että osa-aikaisesti liikkumisen ohjaukseen keskittyviä työntekijöitä. Yhteensä liikkumisen ohjausta toimeenpaneissa valtakunnan tason organisaatioissa käytetään arviolta **3–5,5 henkilötyövuotta** maata kohden. Tämän lisäksi valtionhallinnossa (ministeriöissä ja virastoissa) on usein liikkumisen ohjauksen tai kestävän liikkumisen vastuuhenkilöt, joiden määrää ei tässä työssä ole arvioitu.

Liikkumisen ohjauksen ylin johto on aina valtionhallinnon vastuuhenkilöllä. Toimeenpanevan organisaation johtaja toimii linkkinä valtionhallinnon ja seudullisten toimijoiden välillä, verkottaa toimijoita sekä tuo esiin liikkumisen ohjauksen tavoitteita ja toimintaa eri yhteyksissä – toimii liikkumisen ohjauksen valtakunnallisena “äänitorvena”. Riippuen organisaation toi-

minnan luonteesta neuvoja tai konsultteja voi olla useampia eri asiakasryhmille tai kestävän liikkumisen aihe-alueille. Osa neuvontatyöstä voidaan teettää sopimustyönä eri konsulttiyrityksillä. Tämä on kuitenkin tyypillisempää seudullisella tasolla.

Ministeriöiden ja virastojen alaisuudessa tai kiinteässä yhteistyössä toimivat valtakunnalliset organisaatiot (mm. Vägverket, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, SenterNovem) rahoitetaan valtion budjetista. Rahoitus vaihtelee **300 000–600 000 euron välillä vuodessa** (Ruotsi, Alankomaat). Valtion budjettirahoituksen päälle tulee vielä erillishankkeiden rahoitus (esim. EU-hankkeet). Alankomaissa yksin liikenneministeriön myöntämä tuki liikkumisen ohjaus-hankkeille on **2 000 000 euroa vuodessa**.

Iso-Britanniassa valtakunnalliset organisaatiot ovat ministeriöstä riippumattomia yhdistyksiä ja saavat osan tuloistaan jäsenmaksuista, lahjoituksista ja erilaisista arvontatuloista (vrt. veikkaus), osan todennäköisesti valtiolta. Valtio tukee myös erillisiä liikkumisen ohjauksen hankkeita, erityisesti työpaikkojen liikkumissuunnitelmia, joiden tuki voi olla esimerkiksi 40 % suunnitelman kustannuksista. Ison-Britannian valtionrahoitus liikkumisen ohjaukseen on todennäköisesti vähintään samaa luokkaa kuin Ruotsissa ja Alankomaissa tai jopa enemmän.

3.3 Liikkumisen ohjauksen organisointi ja resurssit seudullisella tasolla

Liikkumisen palvelukeskus -nimitys (Mobility Centre tai vastaava) on käytössä erityisesti seudullisella tasolla. Nimitystä ei kuitenkaan käytetä kaikilla seuduilla, vaan toiminta voi olla kiinteä osa seudullisten ja paikallisten viranomaisten toimintaa. Liikkumisen palvelukeskusten kokonaismäärää Euroopassa on vaikea arvioida. Taulukossa 2 on kuitenkin esitetty eri maiden asiantuntijoiden arvioita tällaisten organisaatioiden määrästä Euroopassa. Liitteessä 4 on kuvattu joitakin esimerkkejä liikkumisen ohjauksen seudullisesta organisoinnista Euroopassa.

Taulukko 2. Liikkumisen palvelukeskusten tai vastaavien organisaatioiden määriä Euroopassa.

Maa	Liikkumisen ohjauksen toimeenpanevia seudullisia organisaatioita
Ruotsi	5 (toimintaa 50 kaupungissa)
Saksa	60
Itävalta	10
Alankomaat	8
Italia	10
Espanja	10
Tanska	1 (toimintaa ainakin 2 kaupunkiseudulla)

Alankomaissa keskeisiä toimijoita ovat **provinssit** eli maakunnat. Provinssit ovat perustaneet joko yksin tai yhdessä naapuriensa kanssa ”**liikkumisen koordinaatiokeskuksia**” (Vervoer Coördinatie Centrum, VCC). Ne ovat kaikki valtakunnallisen liikkumisen ohjauksen yhdistyksen (Vereniging Mobiliteitsmanagement, VM2) jäseniä, mutta toimivat kuitenkin siitä riippumatta. Kullakin on muun muassa oma ilmeensä. Tällaisia alueellisia koordinaatiokeskuksia on Alankomaissa yhteensä kahdeksan. Myös Belgian Flaamilaisella alueella on vastaavanlainen käytäntö: koordinaatiokeskuksista käytetään siellä nimeä Provinciaal Mobiliteitspunt (PMP). Nämä korvaavat aikaisemmin käytetty Mobideskit.

Ruotsissa keskeisiä seudullisia toimijoita ovat **kaupungit**, Vägverketin **tiepiirit** sekä **alueelliset energiatoimistot**. Tiepiirit ja energiatoimistot ovat keskeisiä toimijoita erityisesti pienemmillä kaupunkiseuduilla, joilla kaupunki itse ei ole ottanut vetovastuuta. Kaupungin rooli on merkittävä Lundissa, Göteborgissa ja Tukholmassa, mutta nämäkin seudut saavat tukea tiepiireiltä.

Saksankielisissä maissa liikkumisen palvelukeskukset toimivat yleensä **joukkoliikennepalveluja tuottavan yrityksen** tai liikelaitoksen yhteydessä. Tässä mallissa liikkumisen ohjaus on kiinteässä yhteydessä lipunmyyntipalveluun ja toiminnalla on aina fyysinen asiakaspalvelupiste (esim. Wuppertal). Itävallan Grazissa liikkumisen palvelukeskustoiminta ostetaan **palveluna yksityiseltä yritykseltä** (FGM-AMOR).

Provinssien, tiepiirien, energiatoimistojen tai kunnan organisaation yhteydessä toimivalla palvelu- tai koordinaatiokeskuksella ei yleensä ole fyysistä asiakaspalvelupistettä, vaan toiminta perustuu asiakkaiden luokse menemiseen ja puhelin- tai sähköisiin palveluihin. Poikkeus tästä on Grazin (tai nykyään koko Styrian alueen) Mobil Zentral, joka tarjoaa myös lipunmyyntiä palvelupisteessä.

Henkilöresurssit vaihtelevat arviolta **1,5–12 henkilötyövuoden** välillä. Työntekijöiden määrä on suurimmillaan, jos keskuksella on fyysinen asiakaspalvelupiste, jossa myydään joukkoliikenteen lippuja. Myös puhelinpalvelu (call center) edellyttää paljon työntekijöitä. Grazin Mobil Zentral on juuri tällainen keskus ja siellä työskenteleekin 12 kokopäiväistä työntekijää.

Työtehtäviä seudullisessa tai paikallisessa keskuksessa ovat tyypillisesti:

- palvelukeskuksen johtaja tai johtajat (Mobility Manager)
- neuvonta
- konsultointi
- viestintä
- assistentti
- lipunmyynti

Johtajuus voidaan jakaa kahtia kuten valtakunnan tasollakin: yhtäältä liikkumisen ohjauksen strateginen johtaminen ja toisaalta keskuksen operatiivinen johtaminen. Strateginen johtaja on yhteydessä valtakunnan tason liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilöihin sekä verkostoon, luo ja ylläpitää alueellista verkostoa sekä toimii liikkumisen ohjauksen seudullisena/paikallisena “äänitorvena”. Strategista ja operatiivista johtamista voi tuki hoitaa myös yksi ja sama henkilö, varsinkin jos keskus sijaitsee seutu- tai paikallishallinnon sisällä. Seutu- tai paikallishallinnossa täytyy kuitenkin aina osoittaa liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilö, vaikka itse toiminta olisikin organisoitu hallinnosta ulkopuoliselle taholle.

Neuvoja, konsultteja ja lipunmyyjiä tarvitaan yleensä enemmän kuin yksi. Neuvoja tai konsultteja voi olla useampia eri asiakasryhmille tai kestävän liikkumisen aihe-alueille (esim. lapset, työpaikat, pyöräily, yksilömarkkinointi). Ilman lipunmyyntiä ja asiakaspalvelupistettä seudullinen tai paikallinen keskus voi toimia melko hyvin jo 4–5 työntekijällä (johtaja, viestintä, konsultointi, assistentti). Tällöin toiminta keskittyy erityisesti yrityksiin kohdistuvaan toimintaan ja suoriin yhteydenottoihin.

Osa neuvonta- ja konsultointityöstä voidaan teettää sopimustyönä eri konsulttiyrityksillä. Tämä on käytäntönä muun muassa Göteborgissa. Näin kokonaisresurssit joustavat kulloisenkin tilanteen ja kysynnän mukaan.

Rahoituksen määrä riippuu voimakkaasti toiminnan laajuudesta, kaupungin/alueen koosta ja henkilöstön määrästä. Se vaihtelee **35 000–3 000 000 euron välillä vuodessa**. Parhaiten rahoituksesta on saatu tietoa Göteborgista, Tukholmasta ja Lontoosta. Nämä kaupungit panostavat erityisen paljon liikkumisen ohjaukseen. Göteborgissa liikkumisen ohjauksen vuosirahoitus on noin 3 miljoonaa euroa, Tukholmassa vajaa miljoona ja Lontoossa LEPT-organisaation (London European Partnership for Transport) rahoitus on myös 3 miljoonaa euroa vuodessa. Lontoossa liikkumisen ohjausta rahoitetaan myös muulla tavoin, ja kokonaissummaksi on arvioitu jopa 10 miljoonaa euroa vuositasolla.

Rahoituslähteet voidaan luokitella seuraavasti:

- kaupungin tai seutuhallinnon budjetti
- valtion budjetti (ministeriöt, virastot)
- joukkoliikenneyritykset tai -liikelaitokset
- erillinen projektirahoitus (mm. EU-hankkeet)
- myyntituotot

Kaupunkien ja seutuhallinnon osuus on suurin, mutta **valtion osuus** ainakin Ruotsissa ja LEPTin tapauksessa on **noin 30 %**. Saksassa puolestaan rahoitus tulee pääsääntöisesti joukkoliikenneyrityksiltä, joskin sielläkin valtio rahoittaa yksittäisiä kehittämishankkeita.

Perustoiminnan rahoitus on pitkäjänteistä. Alankomaissa ja Ruotsissa rahoitus myönnetään tai sopimukset tehdään 4 vuoden jaksoilla, Itävallassa jakso on kolme vuotta.

Liitteessä 4 on esitetty tarkempi kuvaus eri seutujen ja kaupunkien liikkumisen ohjauksen organisointitavoista sekä resursseista.

3.4 Verkottuminen ja liikkumisen ohjauksen brändi

Erityisesti seudullisella tasolla liikkumisen palvelukeskustoiminnalle pyritään usein rakentamaan brändi. Keskeisin esimerkki tästä on Grazin Mobil Zentral. Mobil Zentral on vuoden 2007 aikana laajentunut koskemaan koko Styrian aluetta käsittäen useita palvelupisteitä. Toisin sanoen Mobil Zentral -palvelu koostuu alueellisesta verkostosta. Osa näistä pisteistä on toimintaansa laajentaneita turisti-infoja. Kaikki pisteet käyttävät samaa logoa ja puhelinnumeroa, mutta niiden palvelutarjonnan yksityiskohdat ovat kuitenkin kunkin pisteen itse päätettävissä. Mobil Zentral -toiminta on tarkoitus laajentaa koko Itävallan alueelle.



Kuva 7. Itävallan Mobil Zentral -verkoston logo.

Myös Alankomaiden provinssien liikkumisen koordinaatiokeskukset ovat esimerkki verkottuneesta, yhteisen nimikkeen (VCC) alla toimimisesta. Alankomaissa ei tosin ole niin yhtenäistä

ilmettä kuin Itävallassa. Belgian Flaamilaisella alueella on myös mahdollisesti odotettavissa eri provinssien palvelukeskusten verkostoitumista.

Brändin rakentaminen on tyypillistä liikkumisen palvelukeskuksille, vaikka kyse ei olisikaan alueellisesta verkostosta. Liikkumisen ohjauksen palvelut hahmottuvat ihmisille ja yrityksille paremmin, jos palvelulla on jokin konkreettinen brändi. Brändin rakentaminen palvelukeskuksille on tyypillistä Itävallan ja Alankomaiden lisäksi erityisesti Saksassa ja Italiassa.

4 LIKKUMISEN OHJAUksen NYKYTILA SUOMESSA

4.1 Liikkumisen ohjauksen palveluja

Suomessa liikkumisen ohjaus painottuu lähinnä joukkoliikennettä koskevan tiedon tarjoamiseen (esim. Matka.fi, www.vr.fi, www.matkahuolto.fi sekä seudulliset reittioppaat). Seudullisella tasolla on jo olemassa tai pyritään kehittämään kaikki liikennemuodot käsittäviä Internet-portaaleja (Oulussa www.oulunliikenne.fi, Tampereella www.liikenneny.fi, pääkaupunkiseudulla portaali valmisteilla). Valtakunnan tasolla on myös olemassa kestävän liikkumisen verkkosivusto Kulku.info, mutta sitä ei ylläpidetä systemaattisesti. Kaiken kaikkiaan tiedon tarjonta kestävästä liikkumisesta on tällä erää melko hajanaista, johtuen muun muassa palveluiden tarjonnan jakaantumisesta usean toimijan kesken. Erityisesti tämä koskee asiakaspalvelupisteitä ja puhelinneuvontaa, joita on pääasiassa ainoastaan joukkoliikenteellä ja usein vielä kullakin joukkoliikenneorganisaatiolla omansa.

Suomessa on toteutettu jonkin verran kampanjoita joukkoliikenteen, pyöräilyn sekä taloudellisen ajotavan edistämiseksi. Lisäksi on vietetty Liikkujan viikkoa ja Autotonta päivää aina vuodesta 2001 lähtien. Liikkujan viikkoa voidaan pitää ainoana kaikki kestävä liikkumisen osa-alueet kokoavana markkinointitoimintana. Postitse tehtävää suoramarkkinointia on viime vuosina kokeiltu jonkin verran Tampereen ja Helsingin seuduilla. Erilaisten pilotti- ja tutkimushankkeiden osana on tehty työmatkasuunnitelmia noin 30 työpaikalle.

Kestävien liikkumispalveluiden nivominen käyttäjälähtöisiksi palvelupaketeiksi ei Suomessa ole kovinkaan kehittynyttä. Joitakin esimerkkejä sentään löytyy, mm. joukkoliikenteen seutuliput sekä Helsingin kaupungin liikennelaitoksen HKL:n ja autojen yhteiskäyttöpalveluja tarjoavan City Car Clubin yhteistyö Helsingissä. Myös matkakeskuksilla pyritään parantamaan tilannetta valtakunnallisen joukkoliikenteen osalta, mutta todellinen yhden luukun ja lipun periaate ei vielä ole toteutunut. Esimerkkinä liikkumispalvelujen liittämisestä muihin palveluihin voidaan mainita museoiden pääsyliput sekä joukkoliikenteen yhdistävä Helsinki-kortti sekä vuoden 2005 Helsingin yleisurheilun MM-kisat, joissa kisavieraille tarjottiin edullista joukkoliikennelippua. Lisäksi Helsingissä ja Tampereella on joissakin julkisissa kiinteistöissä joukkoliikenteen aikataulunäyttöjä. Kestävän liikkumisen palveluiden jälkeenjääneisyys suhteessa yksityisautoiluun liittyviin palveluihin on kuitenkin selkeä. Erityisen näkyvää se on tarkasteltaessa työsuhde-etuja sekä asuin- ja toimitilakiinteistöjen autopaikkojen suunnittelua ja tarjontaa.

Liitteessä 5 on lueteltu liikkumisen ohjauksen nykyisiä palveluja Suomessa tarkemmin sekä valtakunnallisella tasolla että neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla (Helsinki, Tampere, Turku ja Oulu).

4.2 Liikkumisen ohjauksen keskeisiä toimijoita

4.2.1 Valtakunnan tason toimijat

Taulukossa 3 on listattu keskeisimmät valtakunnan tason organisaatiot sekä kuvattu niiden toiminnan kattavuutta liikkumisen ohjauksen palveluiden osalta.

Taulukko 3. Keskeisiä valtakunnan tason toimijoita kestävä liikkumisen edistämiseksi.

Organisaatio	Organisaatiotyyppi	Kestävän liikkumisen osa-alueet	Informaatio ja neuvonta	Konsultointi	Markkinointi	Koulutus ja koulutus-materiaalit	Myynti, vuokraus, varaus	Liikumis- ja muiden palvelujen yhdistäminen	Organisointi ja kehittäminen
LVM	Viranomaisen	Kaikki	x		x				x
YM	Viranomaisen	Kaikki	x		x				x
Tiehallinto	Viranomaisen	Osa	x		x				x
AKE	Viranomaisen	Osa	x		x				x
RHK	Viranomaisen	Osa	x		x				x
VR	Yritys	Osa	x*		x		x		
Matkahuolto	Yritys	Osa	x*		x		x		
Motiva	Yritys	Kaikki	x		x	x			x
Pyöräilykuntien verkosto	Järjestö	Osa	x		x	x			x
Suomen Latu	Järjestö	Osa	x*		x	x	x	x	
Suomen Liikenneliitto	Järjestö	Kaikki							
Liikenneturva	Järjestö	Osa	x		x	x			x
Autoliitto	Järjestö	Osa	x*		x		x	x	

*) Organisaatiolla on asiakaspalvelupisteitä.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), ympäristöministeriö (YM), Motiva ja Suomen Liikenneliitto pyrkivät edistämään kaikkia kestävä liikkumisen osa-alueita ja pyrkivät kehittämään liikkumisen ohjausta toimintatapana. **LVM:llä** ja osittain myös **YM:llä** on lisäksi merkittävä rooli rahoittajana (mm. Matka.fi, Kulku.info, Liikkujan viikko, tutkimus- ja selvityshankkeet). Rahoituksen kannalta myös Tiehallinto, Ratahallintokeskus (RHK), Ajoneuvohallintokeskus (AKE), sosiaali- ja terveysministeriö (STM), opetusministeriö (OPM) sekä Kuluttajavirasto ja Opetushallitus ovat merkittäviä valtionhallinnon toimijoita. Ne ovat osallistuneet muun muassa erilaisten esitteiden ja kampanjoiden sekä tutkimushankkeiden rahoittamiseen. OPM osallistui pääkaupunkiseudun kevyen liikenteen reittioppaan rahoittamiseen. Lisäksi lääninhallitusten liikenneosastoilla on keskeinen rooli valtionrahoituksen jakajana seuduille.

Tiehallinnon tehtävänä on lain mukaan hallinnoida, ylläpitää ja kehittää koko maassa maanteitä ja niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää. Tiehallinto on viime vuosina korostanut toiminnassaan liikennejärjestelmäyhteistyötä, liikenteen hallinnan kehittämistä ja myös kestävä liikkumisen edistämistä. Tiehallinto on ottanut tutkimusohjelmiinsa jonkin verran liikkumisen ohjauksen projekteja ja rahoittanut niitä. Tiehallinto tarjoaa liikennekeskuksensa kautta liikenteen tiedotuspalveluja erityisesti ruuhkien, poikkeuksel-

listen liikennetilanteiden tai -olosuhteiden varalta, mutta ei varsinaisia liikkumisen ohjauksen palveluja kestävästi liikkumisen edistämiseksi.

Ratahallintokeskus (RHK) huolehtii Suomen rataverkon rakennuttamisesta, kunnossapidosta ja liikenteenohjauksesta. RHK vastaa myös junaliikenteen tilannekuvasta ja matkustajainformaatiosta asemilla. Viimeksi mainittu on RHK:n tehtävistä lähimpänä liikkumisen ohjausta. Tiehallinnon tavoin RHK:lla on myös tutkimus- ja kehittämistehtäviä oman toimialansa eli junaliikenteen edistämiseksi.

Väylävirastojen (Tiehallinto, Ratahallintokeskus, Merenkulkuhallitus ja Ilmailuhallitus) yhdistämisestä yhdeksi *väylävirastoksi* on tehty selvityksiä. Selvityksissä on ollut esillä myös lääninhallitusten liikennetoimintojen mahdollinen liittäminen yhteiseen virastoon, jolloin syntyisi *liikennevirasto*. Parhaillaan selvitetään aluehallinnon mahdollisia uudistuksia. Väylä- ja erityisesti liikennevirastolle olisi nykyisiä väylävirastoja luontevampaa osoittaa kestävästi liikkumisen ohjauksen ja hallinnoinnin tehtäviä.

AKE:lla on merkittävä rooli tehokkaan autokäytön saralla. Sen EkoAKE-sivuilla saa tietoa taloudellisesta ajotavasta sekä vähäpäästöisistä autoista. AKE ja Motiva pyrkivät tekemään yhteistyötä tällä alueella.

VR ja Matkahuolto ovat operatiivisen toiminnan (asiakaspalvelu, myynti, varaus ja vuokraus) kannalta keskeisiä toimijoita valtakunnan tasolla, mutta ne keskittyvät pääasiassa omiin liikennemuotoihinsa. VR ja Matkahuolto ovat merkittävimpiä liikkumisen ohjauksen rahoittajia valtakunnan tasolla, ja niillä on eniten liikkumisen ohjauksen kannalta olennaista henkilökuntaa (markkinointi- ja asiakaspalveluosaaminen). VR on panostanut voimakkaasti omien palvelujensa markkinointiin. Pääasiassa ne rahoittavat omaa toimintaansa, mutta osallistuvat myös yhteishankkeisiin (esim. VR on yksi Matka.fi -palvelun rahoittajista).

Suomen Liikenneliitto on periaatteessa ainoa pelkästään kestävästi liikenteen edistämiseen kokonaisuudessaan keskittynyt organisaatio, mutta sen toiminta ei ole ollut kovin aktiivista ja järjestäytynyttä viime aikoina.

Motiva on merkittävä toimija teollisuuden ja kotitalouksien energiatehokkuuden saralla, liikenne mukaan lukien. Motiva muun muassa koordinoi joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen energiatehokkuussopimuksia, kampanjoi taloudellisen ajotavan edistämiseksi, kehittää taloudellisen ajotavan koulutusohjelmia ja kuljetusketjujen energiakatselmuksia jne. Motivan liikenteeseen liittyvän toiminnan rahoitus tulee EU-hankkeista, LVM:ltä ja TEM:ltä (aiemmin KTM). Motiva on valtion täysin omistama osakeyhtiö, jossa on tällä hetkellä kaksi kokopäiväistä liikenteen asiantuntijaa, jotka voidaan lukea kokopäiväisiksi liikkumisen ohjauksen työntekijöiksi. Liikenteen hankkeille on lisäksi käytössä osa-aikaisesti yksi viestinnän asiantuntija sekä yksi projekti-assistentti. Kokonaistyöpanoksen voidaan arvioida olevan korkeintaan 2,5 henkilötyövuotta.

Pyöräilykuntien verkosto ylläpitää kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä Poljin.fi-verkkosivuja sekä julkaisee Poljin-lehteä. Se pyrkii tukemaan erityisesti kuntien toimintaa kävelyn ja pyöräilyn edistämässä. Pyöräilykuntien verkostolla on yksi vakituinen työntekijä. Rahoituksesta yli puolet tulee jäsenmaksuista (kunnat, konsulttitoimistot, Tiehallinto) ja loput LVM:ltä sekä opetusministeriöltä (Suomi Pyöräilee -kampanjan kautta).

Kävelyn ja pyöräilyn kannalta myös **Suomen Latu** tarjoaa useita palvelutyyppisiä mukaan lukien asiakaspalvelupisteet ja myynti- ja vuokraustoimintaa (ulkoilukeskukset). Suomen Latu on kuitenkin profiloitunut pääasiassa vapaa-ajan liikkumiseen eikä niinkään arkisten liikemistottumusten muuttamiseen, mikä puolestaan on liikkumisen ohjauksen tavoite. Suomen Ladun pääasialliset rahoituslähteet ovat ulkoilu- ja tunturikeskusten tuotot (60 %), jäsenmaksut (20 %) sekä opetusministeriön valtionavustus (10 %).

Liikenneturvan pääasiallinen tehtävä on liikenneturvallisuuden edistäminen, mutta se on myös keskeinen toimija kestävän liikkumisen edistämässä, koska turvallisuus on erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keskeinen edellytys. Toisaalta kestävän liikkumisen edistäminen on samalla myös liikenneturvallisuuden edistämistä, koska autoliikenteen vähentäminen vähentää myös liikenneonnettomuuksia. Liikenneturvan rahoitus tulee suurimmaksi osaksi liikennevakuutusmaksuihin sisältyvästä liikenneturvallisuusmaksusuudesta, josta päättää STM.

Autoliitto on organisaationsa ja toimintatapojensa puolesta myös potentiaalinen liikkumisen ohjauksen toimija ainakin tehokkaan autonkäytön osalta. Liitto mainostaakin itseään verkkosivuillaan ”Liikkuvan ihmisen palvelukeskuksena”. Autoliitolla on eri puolilla Suomea noin 40 palvelupistettä, joista saa esitteitä, oppaita, karttoja yms. Autoliitto tarjoaa informaatiota myös kävelyyn ja pyöräilyyn liittyen (esim. Fillarimestari-kisa koululaisille).

Liikennealan **konsulttitoimistot** ovat merkittäviä liikkumisen ohjauksen tutkimus- ja selvityshankkeiden toteuttajia (mm. työpaikkojen liikkumisen ohjauksen pilottihankkeet). Rahoitus tulee aina julkishallinnolta tai joukkoliikenneorganisaatioilta. Konsulttitoimistot tarjoavat myös liikenteen tiedottamiseen liittyviä palveluja (esim. Destia ylläpitää Matka.fi-palvelua LVM:n toimeksiannosta).

Muita tärkeitä toimijoita kestävän liikkumisen kannalta ovat **ympäristöjärjestöt, UKK-instituutti, Terveiden edistämisen keskus ja muut liikunta- ja terveystalan toimijat**. Nämä tahot ovat olleet muun muassa rahoittajina tai osallisina erilaisissa kampanjoissa.

4.2.2 Pääkaupunkiseudun toimijat

Helsingin seudulla keskeisimmät liikkumisen ohjauksen toimijat ovat joukkoliikenteen tilaajaorganisaatiot **YTV** ja **HKL** sekä junien lähiliikenteen osalta myös **VR**. Tulevaisuudessa HKL ja YTV:n liikenneosastot yhdistetään yhdeksi organisaatioksi. HKL ja YTV ovat jo tehneet yhteistyötä liikkumisen ohjauksessa muun muassa laajentamalla pääkaupunkiseudun liikenneneuvontaa (0100 111 puhelinpalvelu) kattamaan joukkoliikenteen lisäksi myös muita kestävän liikkumisen osa-alueita. Tähän liittyen yhteistyössä on kehitteillä myös kaikki liikennemuodot kattava liikennetietoportaali.

Kyseiset hankkeet sisältyvät pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (PLJ 2007), ja molempien taustalla on seudun eri toimijoiden yhteistyössä laatima selvitys Liikuminen ja liikenne hallinnassa -visio pääkaupunkiseudulle 2015. Selvityksen osapuolet muodostavat **pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan johtoryhmän**, joka kokoontuu säännöllisesti. Siinä ovat HKL:n, YTV:n ja VR:n lisäksi edustettuina Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri ja liikennekeskus, LVM, RHK, kaupungit, alueen hätäkeskukset, pelastuslaitokset ja poliisi.

Muita keskeisiä liikkumisen ohjauksen toimijoita Helsingin seudulla ovat **Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston (KSV) liikennesuunnitteluosasto, Suomen Ladun ulkoilukeskukset** (erityisesti Töölönlahden ulkoilukeskus) sekä **Helsingin kaupungin ympäristökeskus**. KSV:n liikennesuunnitteluosasto on ollut kohtuullisen aktiivinen pyöräilyn edistämisessä. Pyöräilyn kannalta myös **Helsingin polkupyöräilijät (HePo)** on merkittävä vaikuttaja.

Myös **Destia** kehittää Helsingin seudulle liikennetiedotuspalveluja Forum Virium Helsingin piirissä. Forum Virium Helsinki on useiden yritysten ja julkisten tahojen muodostama toimijaklusteri. Destian liikennetiedotuspalveluja markkinoidaan nimellä HITS (Helsinki Region Intelligent Traffic Services) ja ne perustuvat erityisesti ajantasaiseen liikennetietoon ja monikanavaisiin älykkäisiin palveluihin. Palvelut ovat luonteeltaan kaupallisia. Tavoitteena on niputtaa liikennetietoa erilaisille käyttäjäprofiileille ja helpottaa päivittäisiä liikkumisvalintoja.

YTV-alueen (Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa) lisäksi Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikkumisen ohjausta on tarve käsitellä yhä laajemmalla alueella. Etenkin yhtenäisen joukkoliikenteen lippujärjestelmän kehittämiseksi sekä eri joukkoliikennemuodot yhdistävälle suunnittelujärjestelmälle on selvä tarve.

Liikkumisen ohjaukseen käytetyistä voimavaroista Helsingin seudulla on vaikea saada kokonaiskuvaa. Merkittävän voimavaran muodostavat muun muassa Pääkaupunkiseudun liikenne-neuvonnan 9 työntekijää. Myös sähköisiin tiedotuspalveluihin kuten reittioppaaseen panostetaan voimakkaasti. Nykyisillä resursseilla ei kuitenkaan pystytä toteuttamaan suoramarkkinointia ja esimerkiksi yritysten konsultointia.

4.2.3 Tampereen seudun toimijat

Myös Tampereella joukkoliikenteen tilaajaorganisaatio – **Tampereen joukkoliikenne** – on keskeinen liikkumisen ohjauksen toimija. Se kuuluu **Kaupunkiympäristön kehittämisen tilaajayksikköön**, joka vastaa myös maankäytön ja liikenteen suunnittelusta. Joukkoliikenteen ohella **yleisten alueiden suunnittelun yksikkö** on tärkeä erityisesti kävelyn ja pyöräilyn kannalta. Liikennesuunnittelussa ja liikenteen hallinnassa tärkeä toimija on myös **Hämeen tiepiiri**. Tampereen joukkoliikenteen läheinen kumppani liikkumisen ohjauksessa on ympäristötietokeskus **Moreenia**, joka on Tampereen kaupungin enemmistöomistuksessa olevan Ekokumppanit Oy:n operoima palvelukeskus. Kestävä liikkumien on yksi Moreenian pysyvis-tä näyttelyistä, ja kestävään liikkumiseen liittyvää valistusta tehdään paljon muun muassa kouluille.

Ekokumppanit Oy tuottaa ympäristöhuoltoon, yhdyskuntasuunnitteluun ja teknisiin palveluihin kuuluvia tiedotus-, neuvonta-, koulutus- ja asiantuntijapalveluja sekä myy ja välittää näihin liittyviä tuotteita. Ekokumppanit Oy:n perustajia ja omistajia ovat:

- Pirkanmaan Jätehuolto Oy
- Tampereen kaupungin liikennelaitos
- Tampereen Sähkölaitos
- Tampereen Vesi
- Tampereen kaupungin ympäristövalvonta

Ekokumppanit Oy:n / Moreenian tuottama palvelu on myös Tampereen kaupungin energia-toimisto. Lisäksi Ekokumppanit Oy ylläpitää Ekokumppanit Klubi ry:tä, johon kuuluu useita seudun yrityksiä ja yhteisöjä.

Tampereen joukkoliikenne ja Ekokumppanit Oy / Moreenia käyttävät arviolta yhteensä noin 0,5 henkilötyövuotta liikkumisen ohjaukseen vuositasona. Kaupunkiympäristön kehittämisellä on yhteinen palvelupiste Frenckell, jossa työskentelee 15–20 työntekijää. Palvelupiste palvelee kuntalaisia kaavoitukseen, liikennesuunnitteluun ja joukkoliikenteeseen liittyvissä kysymyksissä. Eri yksiköt – kuten Tampereen joukkoliikenne – tilaavat palvelupisteeltä haluamansa neuvontapalvelut. Neuvontapalvelujen sisältö määrittyy sopimusten mukaisesti. Lisäksi kaupunki suunnittelee uutta palvelupistettä Koskipuistoon. Nykyiset resurssit eivät kuitenkaan riitä kovin laajaan liikkumisen ohjaus -työhön (suoramarkkinointi, konsultointi, kampanjat).

Myös Tampereelle on tehty liikenteen hallinnan toimenpideohjelma vuosille 2007–2015 (vrt. pääkaupunkiseutu). Toimenpideohjelman kuudesta kärkihankkeesta yksi on liikenteen kysynnän hallinnan suunnittelu ja käynnistäminen. Toimenpideohjelman tavoitteiden toteutumista pyrkii edistämään perustettava seudullinen liikenteen hallinnan johtoryhmä.

4.2.4 Turun seudun toimijat

Turun seudulla kaikkein keskeisimmät liikkumisen ohjauksen toimijat ovat Turun kaupungin **Ympäristö- ja kaavoitusviraston** alla toimivat kolme projektia:

- **Varsinais-Suomen Agendatoimisto**, jonka tehtävänä on tukea kuntia niiden omassa paikallisagendatyössä (Agenda 21) sekä suunnitella ja toteuttaa kestävän kehityksen projekteja yhdessä eri tahoista koottujen työryhmien kanssa.
- **Varsinais-Suomen Energiatoimisto**, jonka tehtävänä on edistää uusien energiaa säästävien teknologioiden ja menetelmien käyttöönottoa sekä tiedonvaihtoa sekä toimia yhteistyöfoorumina.
- **Kevyen liikenteen asiamies**, jonka tehtävänä on edistää kävelyä ja pyöräilyä liikennemuotoina Turussa.

Varsinais-Suomen Agendatoimisto ja Varsinais-Suomen Energiatoimisto yhdistyivät vuoden 2008 alussa **Kestävän kehityksen keskuksiksi**. Agendalla ja Energialla on kymmenen vuoden aikana muodostuneet seudulliset yhteistyöverkostot, ja toimistot ovat hoitaneet liikkumisen ohjaukseen liittyviä kampanjoita ja tapahtumia jo vuosia yhteistyössä.

Keskeinen kumppani on myös ympäristö- ja kaavoitusviraston alainen **joukkoliikennetoimisto**, joka vastaa kaupungin sisäisen joukkoliikenteen järjestämisestä ja tiedottamisesta. Seudullisesta joukkoliikenteestä vastaavat yksityiset operaattorit.

Turun kaupungin Liikuntapalvelukeskus osallistuu muun muassa kevyen liikenteen kampanjointiin ja tiedotukseen. Myös niin sanottu **aluekumppanuustoiminta** on tärkeä yhteistyötaho. Se on Turun kaupungin ostama palvelu, jonka tarkoituksena on edistää asukkaiden osallistumista. Lisäksi useat muut virastot ovat osallistuneet viime vuosina Liikkujan viikon järjestelyihin.

Liikkumisen ohjaukseen käytetään Turun kaupungin organisaatioissa karkeasti arvioiden noin 1 henkilötyövuoden verran. Lisäksi neuvontapalvelujen osalta potentiaalinen voimavara on Turun kaupungin virastojen yhteinen palvelupiste – Turkupiste.

4.2.5 Oulun seudun toimijat

Oulun seudulla liikkumisen ohjaus kulminoituu pitkälti kaikki liikennemuodot kattavaan Olli-palveluun (Oulun seudun liikennetietopalvelu www.oulunliikenne.fi), jonka ovat kehittäneet yhdessä **Oulun kaupunki (tekninen keskus)**, **Oulun tiepiiri**, **LVM** sekä **Destia**.

Oulun sisäisestä joukkoliikenteestä vastaavat yksityiset yritykset. Tulevaisuudessa rautatie-aseman ja linja-autoaseman yhdistävä matkakeskus tulee olemaan merkittävä joukkoliikenteen solmukohta Oulun seudulla. Joukkoliikenteen kehittämisestä vastaa seudun toimijoiden yhteinen **joukkoliikennetyöryhmä**, joka on liikennejärjestelmäprosessin alainen työryhmä.

Liikkumisen ohjaukseen on panostettu karkeasti arvioiden 2–4 henkilötyökuukautta vuodessa. Tämä ei sisällä sähköisiin palveluihin käytettyjä resursseja, joihin Oulun seudulla on toisaalta panostettu merkittävästi (Olli-palvelu, joukkoliikenteen ajantasaiset tiedotuspalvelut).

5 LIIKKUMISEN PALVELUKESKUSTEN PERUSTAMINEN SUOMEEN

5.1 Liikkumisen ohjauksen brändi ja verkosto

Ulkomaisten esimerkkien pohjalta voidaan todeta, että liikkumisen ohjauksen tunnettuuden kannalta olennaista on liikkumisen ohjauksen brändin luominen. Liikkumisen ohjauksen palveluja voidaan toki tarjota ilman erityistä brändiä, mutta silloin niiden markkinointi ja läpilyönti on hankalampaa. Brändin luominen edesauttaa liikkumisen ohjauksen palveluiden käsittelemistä osana liikennepalveluja. Onhan joukkoliikennepalveluillakin oma brändinsä.

Tarkastelluissa ulkomaisissa esimerkeissä liikkumisen ohjauksen brändi koskee yleensä paikallista tai seudullista liikkumisen palvelukeskusta. On kuitenkin nähtävissä pyrkimyksiä kehittää näistä alueellisia ja jopa valtakunnallisia brändejä (erityisesti Mobil Zentral Itävallassa). Valtakunnallinen liikkumisen ohjauksen brändi nähdään siis hyödyllisenä ja tavoiteltavana asiana, joka hyödyttää ja edesauttaa myös paikallista ja seudullista toimintaa. Näin voimavaroja voidaan yhdistää kehitettäessä liikkumisen ohjauksen palveluja ja tehtäessä niitä tunnetuiksi.

Voimavarojen yhdistämisen ja yhteisen brändin merkityksestä on myös olemassa kotimainen esimerkki: Expressbus. Useat linja-autoliikennöitsijät verkostoituivat ja loivat pikalinjoille yhteisen nimen ja ilmeen ja markkinoivat palvelua yhdessä. Tämä lisäsi matkustajien määrää huomattavasti.

Koska Suomessa ei ole vielä perustettu paikallisia tai seudullisia liikkumisen palvelukeskuksia tai brändejä, täällä on mahdollista lähteä suunnittelemaan valtakunnallista brändiä ja koordinoitua yhtä aikaa paikallisen toiminnan suunnittelun kanssa. Paikallinen ja seudullinen toiminta voidaan liittää osaksi valtakunnallista verkostoa ja brändiä ja saada siitä koituvat hyödyt. Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että seudulliset ja paikalliset toimijat tarjoaisivat liikkumisen ohjauksen palveluja valtakunnallisen liikkumisen ohjauksen brändin alla/nimellä. Periaatetta voidaan havainnollistaa seuraavasti: Oletetaan, että liikkumisen ohjauksen valtakunnallinen brändi on nimeltään ”xyz”. Silloin esimerkiksi Helsingin seudulla HKL ja YTV (tulevaisuudessa niiden yhdistymisestä muodostuva organisaatio) tarjoaisivat xyz-palveluja osana heidän muuta toimintaansa. HKL:n ja YTV:n omat brändit (tulevaisuudessa niistä muodostuvan organisaation brändi) olisivat tietysti vahvasti läsnä. Valtakunnallinen liikkumisen ohjauksen brändi koskee ainoastaan kyseisiä palveluja. Sen ei ole tarkoitus peittää taakseen niitä tarjoavien toimijoiden omia brändejä.

Valtakunnallisen brändin ei myöskään ole tarkoitus rajoittaa tai rajata seudullista liikkumisen ohjaus -toimintaa vaan nimenomaan edesauttaa ja tehostaa sitä. Seudulliset toimijat ovat täysin vapaita ensinnäkin liittymään valtakunnallisen brändin alla toimivien verkostoon ja toiseksi tarjoamaan palveluita parhaaksi katsomallaan tavalla. Toisin sanoen eri seutujen ”xyz”-palvelut voivat hyvin erota toisistaan yksityiskohdiltaan. Valtakunnallista verkostoa ja brändiä on järkevää ylläpitää ainoastaan, jos seudulliset ja paikalliset toimijat kokevat sen käytön hyödylliseksi ja haluavat toimia sen alla.

Liikkumisen ohjauksen valtakunnallisen brändin alla toimivilta organisaatioilta edellytetään ainoastaan, että ne ovat tietoisia verkoston muista toimijoista ja toimipisteistä, mitä kaikkea liikkumisen ohjauksen brändin palveluihin kaiken kaikkiaan kuuluu ja mistä mitään palvelua parhaiten saa ja myös tiedottavat niistä. Esimerkiksi joukkoliikenteen palvelupisteessä, joka

käyttää valtakunnallista liikkumisen ohjauksen brändiä, saa vähintäänkin tiedon siitä, mistä saman brändin alla toimivia pyöräilyä koskevia palveluja ja tietoa saa. Vielä parempi olisi, että siellä olisi näiden tahojen tarjoamaa pyöräilyä koskevaa materiaalia.

Valtakunnallinen liikkumisen ohjauksen brändi olisi samalla valtakunnallisten liikkumisen ohjauksen verkkosivujen (Internet-portaalin) nimi. Brändi olisi järkevintä kehittää jo olemassa olevista brändeistä tai nimistä mahdollisesti jopa yhdistämällä niitä. Varteen otettavia vaihtoehtoja ovat tällöin erityisesti Matka.fi tai Kulku.info. Myös Matkakeskus voisi olla yksi vaihtoehto. Olennaista on, että kaikki ovat jollain tavalla eri liikkumistapoja kokoavia palveluita. Näistä Matka.fi on tunnetuin ja sitä käytetään jo valmiiksi paljon. Se tarjoaa konkreettista palvelua, joka tuo sivuille kävijöitä. Reittiopas-toiminnon lisäksi sivujen sisältöä voisi laajentaa koskemaan liikkumisen ohjauksen muita palveluja.

5.2 Liikkumisen palvelukeskusten tehtävät ja toimijat

5.2.1 Valtakunnallinen liikkumisen palvelukeskus

Valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen tehtävänä olisi ensinnäkin liikkumisen ohjauksen brändin, verkkosivujen ja verkoston kehittäminen, markkinointi ja ylläpito. Sen muita tehtäviä olisivat liikkumisen ohjauksen palveluiden yleinen markkinointi ja toimintamallien kehittäminen, seudullisen toiminnan tukeminen sekä mahdollisesti valtion rahoituksen jakaminen tai rahoitusmahdollisuuksista tiedottaminen liikkumisen ohjauksen hankkeisiin ja toimenpiteisiin (esim. työpaikkojen liikkumissuunnitelmat).

Lisäksi valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen vastuulla olisi liikkumisen ohjauksen kansainvälisten yhteyksien ylläpito. Käytännössä tämä tarkoittaisi EPOMM:in kansallisenä yhteysorganisaationa toimimista, jos Suomi päättää liittyä EPOMM:in jäseneksi.

Yleisen organisointi- ja kehittämistoiminnan lisäksi valtakunnallinen liikkumisen palvelukeskus voi tarjota myös itse palveluja yksittäisille asiakkaille. Valtakunnan tason keskuksen asiakkaita olisivat pääasiassa suuret yritykset sekä valtionhallinnon virastot työnantajina. Toisaalta valtakunnallinen keskus voisi tarjota palveluja sellaisilla seuduilla, joilla ei vielä ole omaa liikkumisen palvelukeskusta.

Valtakunnallisen keskuksen tehtävänä voisi myös olla liikkumisen ohjauksen asiantuntijoiden ja konsulttien kouluttaminen siten, että lopulta valtakunnallinen keskus ei itse tarjoaisi palveluita vaan pikemminkin välittäisi ja markkinoisi niin sanottujen auktorisoitujen liikkumisen ohjauksen asiantuntijoiden palveluja esimerkiksi liikkumisselvitysten tekemiseen. Kyse olisi vastaavanlaisesta roolista, kuin mikä Motivalla on energiakatselmoijien kouluttamisessa ja katselmustoiminnan koordinoimisessa. Liikkumisselvitysten tekemiseen voidaan myös kehittää vastaavanlainen sopimusjärjestelmä kuin energiakatselmusten taustalla olevat energiatehokkuussopimukset.

Vaihtoehtoiset organisaatiot valtakunnalliselle liikkumisen palvelukeskukselle on esitetty luvussa 6. Riippumatta siitä, mikä taho ryhtyy toimimaan valtakunnallisena liikkumisen palvelukeskuksena, sen taustalla ja tukena täytyy olla useita eri tahoja, mm. liikennehallinnonala (LVM, Tiehallinto, RHK, AKE), ympäristöhallinnonala (YM, SYKE), sosiaali- ja terveyshallinnonala (STM ja sen alaiset hankkeet), opetushallinnonala (OPM, Opetushallitus), VR ja Matkahuolto. Muita toimijoita voisivat olla esim. Pyöräilykuntien verkosto, Suomen Liiken-

neliitto, Motiva, Suomen Latu, Kuluttajavirasto, UKK-instituutti, Terveystieteiden tutkimuskeskus, Sydänliitto, ym. terveysalan toimijat, Linja-autoliitto ja Paikallisliikenneliitto, Taksiliitto, Autoliitto, Liikenneturva, ympäristöjärjestöt, Kuntaliitto, suuret kaupungit ja liikkumisen ohjauksen konsultit. Yhdessä nämä toimijat muodostaisivat liikkumisen ohjauksen valtakunnallisen verkoston. Osa rahoittaisi keskuksen toimintaa, osa tarjoaisi palveluja liikkumisen ohjauksen brändin alla ja osa seuraisi ja vaikuttaisi liikkumisen ohjauksen toimintaan muuten.

5.2.2 Seudullinen liikkumisen palvelukeskus

Liikkumisen ohjauksen palveluiden käytännön tuottaminen ja tarjoaminen eri asiakas- ja kohderyhmille tapahtuu suurimmaksi osaksi seudullisella tai paikallisella tasolla. Seudulliset toimijat voivat käyttää valtakunnallista liikkumisen ohjauksen brändiä ja kuulua valtakunnalliseen verkostoon. Seudullisten toimijoiden kannattaa kuitenkin muodostaa myös oma seudullinen verkostonsa, ja luoda oma liikkumisen ohjauksen Internet-portaali. Näissä voidaan – ja olisi tietenkin suositeltavaa – käyttää hyödyksi valtakunnallista liikkumisen ohjauksen brändiä. Liikkumisen ohjaus voi myös sisältyä johonkin laajempaan seudulliseen liikenneaiheiseen portaaliin (esim. Oulun seudun OLLI). Seudulliset portaalit linkitetään tietysti valtakunnalliseen portaaliin.

Seudullinen liikkumisen palvelukeskus tukee seudun muiden toimijoiden liikkumisen ohjaus-toimintaa sekä tiedottaa tuensaantimahdollisuuksista liikkumisen ohjauksen hankkeille ja toimenpiteille (esim. työpaikkojen liikkumissuunnitelmat).

Seudullisen liikkumisen palvelukeskuksen organisointitapa voi vaihdella seudusta riippuen, eikä ole syytä esittää mitään ensisijaista seudullista mallia. Seudullinen liikkumisen palvelukeskus kannattaa sijoittaa siihen tai niihin organisaatioihin, joilla on jo muutenkin kokemusta liikkumisen ohjauksen palveluiden tuottamisesta alueella. Kaikkia liikkumisen ohjauksen palveluja ei tarvitse keskittää yhdelle toimijalle, vaan eri toimijat voivat tarjota palveluja liikkumisen ohjauksen brändin alla. Olennaista on, että jokin taho seudulla koordinoi tätä verkostoa ja kokonaisuutta ja tätä tahoja voidaan kutsua seudulliseksi liikkumisen palvelukeskukseksi. Luvussa 7 on esitetty lähtökohtia Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen liikkumisen palvelukeskusten perustamiselle.

Riippumatta siitä, mikä taho ryhtyy toimimaan seudullisena liikkumisen palvelukeskuksena, sen taustalla ja tukena täytyy olla useita tahoja samoin kuin valtakunnallisellakin tasolla. Näitä tahoja ovat mm. joukkoliikenteestä vastaavat organisaatiot, kaavoituksesta ja liikennesuunnittelusta vastaavat virastot, alueelliset ympäristökeskukset ja energiatoimistot, kestävän kehityksen toimijat, opetustoimi, liikuntatoimi, sosiaalitoimi, lääninhallitusten liikenneosasto ja paikallinen tiepiiri sekä paikalliset järjestöt ja liikkumisen ohjauksen konsultit. Nämä muodostavat liikkumisen ohjauksen seudullisen verkoston. Osa rahoittaa keskuksen toimintaa, osa tarjoaa palveluja liikkumisen ohjauksen brändin alla ja osa seuraa ja vaikuttaa liikkumisen ohjauksen toimintaan muuten. Verkostoon voi myös kuulua liikkumisen ohjauksen asiakkaita ja kohderyhmiä kuten työpaikkoja (vrt. Association for Commuter Transport Iso-Britanniassa ja Ekokumppanit Klubi Tampereella).

5.2.3 Yhteenveto

Karkeasti yksinkertaistaen seudulliset liikkumisen palvelukeskukset toteuttavat tai toimeenpanevat käytännössä liikkumisen ohjauksen palveluja, joita valtakunnan tasolla voidaan kehittää, tukea ja seurata. Toki myös valtakunnan tasolla tarjotaan palveluja joillekin asiakasryhmille (suuret yhteisöt), ja toisaalta seudulliset toimijat kehittävät myös itse omia palvelujaan yksin tai yhteistyössä valtakunnallisen koordinaattorin kanssa. Kyse on lähinnä painopisteiden erosta. Liitteessä 6 on kuvattu tarkemmin valtakunnallisen ja seudullisen palvelukeskuksen eroja.

Koska liikkumisen ohjauksen pääperiaatteet ovat samat seudusta riippumatta, on järkevää keskittää kehittämistyö tai sen koordinointi valtakunnalliselle keskukselle, jolloin seudullisten toimijoiden resurssit ovat paremmin käytettävissä palvelujen tuottamiseen. Alkuvaiheessa toiminta on kuitenkin kaikilla tasoilla kehittämistä. Silloinkin on järkevää, että valtakunnallinen taho koordinoi kehittämistyötä tai toimii vähintään ideoiden ja kokemusten tiedonvälittäjänä eri seutujen välillä.

Kuvassa 8 on havainnollistettu valtakunnallisen ja seudullisen liikkumisen palvelukeskuksen tehtäviä ja toimijoita.

<div data-bbox="188 262 794 383"> EPOMM European Platform on Mobility Management </div> <div data-bbox="188 383 794 479"> <ul style="list-style-type: none"> tiedonvaihto eri maiden välillä liikkumisen ohjauksen edistäminen EU-tasolla </div>	<div data-bbox="794 262 1347 309"> Ohjaus, rahoitus ja verkosto </div> <div data-bbox="794 309 1347 371"> <ul style="list-style-type: none"> jäsenmaiden ministeriöt national focal points </div>
<div data-bbox="188 524 794 645"> Valtakunnallinen liikkumisen palvelukeskus </div> <div data-bbox="188 645 794 1290"> <ul style="list-style-type: none"> liikkumisen ohjauksen brändi liikkumisen ohjauksen valtakunnallinen portaali liikkumisen ohjauksen verkosto liikkumisen ohjauksen palveluiden markkinointi liikkumisen ohjauksen palveluiden kehittäminen liikkumisen ohjauksen yleinen materiaali liikkumisen ohjauksen asiantuntijoiden koulutus seutujen toiminnan tukeminen liikkumisen ohjauksen rahoitusmahdollisuuksista tiedottaminen EPOMM national focal point palvelut suurille asiakkaille ja aloitteleville seuduille </div>	<div data-bbox="794 524 1347 763"> Ohjaus ja rahoitus (esim.) <ul style="list-style-type: none"> LVM:n hallinnonala YM:n hallinnonala STM:n hallinnonala OPM:n hallinnonala liikkumispalveluiden tarjoajat (mm. VR, Matkahuolto) </div> <div data-bbox="794 763 1347 1290"> Muu verkosto <ul style="list-style-type: none"> Pyöräilykuntien verkosto Suomen Liikenneliitto Motiva Suomen Latu Kuluttajavirasto UKK-instituutti, Terveystiedokeskus, Sydänliitto, ym. terveysalan toimijat Linja-autoliitto ja Paikallisliikenneliitto Taksiliitto Autoliitto Liikenneturva Kuntaliitto ja suuret kaupungit ympäristöjärjestöt liikkumisen ohjauksen konsultit </div>
<div data-bbox="188 1335 794 1456"> Seudullinen liikkumisen palvelukeskus </div> <div data-bbox="188 1456 794 1928"> <ul style="list-style-type: none"> liikkumisen ohjauksen käytännön asiakastyö seudulla liikkumisen ohjauksen seudullinen portaali liikkumisen ohjauksen seudullinen verkosto liikkumisen ohjauksen seudullinen materiaali käyttää halutessaan liikkumisen ohjauksen brändiä kuuluu halutessaan liikkumisen ohjauksen verkostoon osallistuu liikkumisen ohjauksen kehittämiseen tukee seudun toimijoiden liikkumisen ohjausta liikkumisen ohjauksen rahoitusmahdollisuuksista tiedottaminen </div>	<div data-bbox="794 1335 1347 1648"> Ohjaus ja rahoitus (esim.) <ul style="list-style-type: none"> joukkoliikenteestä vastaavat organisaatiot kaavoituksesta ja liikennesuunnittelusta vastaavat virastot ympäristökeskus opetustoimi liikuntatoimi sosiaalitoimi lääninhallituksen liikenneosasto / valtio </div> <div data-bbox="794 1648 1347 1928"> Muu verkosto <ul style="list-style-type: none"> alueellinen energiatoimisto kestävän kehityksen toimijat tiepiiri paikalliset järjestöt paikalliset liikkumisen ohjauksen konsultit muut seudun keskeiset toimijat (vaihtelevat seuduittain) </div>

Kuva 8. Valtakunnallinen ja seudullinen liikkumisen palvelukeskus sekä EPOMM.

5.3 Liikkumisen palvelukeskusten resurssit ja ohjaus

5.3.1 *Julkishallinnon eri sektorit ja joukkoliikenneorganisaatiot*

Koska kestävä liikuminen edistäminen liittyy useiden sektoreiden toimintaan ja intresseihin, liikumisen palvelukeskuksen ohjaus ja rahoitus olisi hyvä jakaa niiden kesken. Rahoitukseen osallistuminen on myös keino sitouttaa eri toimijat liikumisen ohjaukseen ja sisällyttää kestävä liikuminen edistäminen osaksi niiden toimintaa. Liikkumisen ohjauksen kannalta keskeisiä sektoreita ovat ainakin liikenne-, ympäristö-, opetus- sekä sosiaali- ja terveyshallinnonalat sekä valtakunnallisella että seudullisella tasolla. Ne ovat jo nyt rahoittaneet liikumisen ohjausta Suomessa jossain muodossa. Erityisesti liikenne- ja ympäristösektorit ovat ulkomaisissa esimerkeissä keskeisiä rahoittajia.

Joukkoliikenneorganisaatiot (tilaajat ja/tai operaattorit) ovat nykyisin suurimpia liikumisen ohjauksen rahoittajia, joten on luonnollista, että ne osallistuvat myös liikumisen palvelukeskusten rahoittamiseen ja ohjaukseen. Joukkoliikennehän on kestävä liikuminen näkyvin osa ja siksi usein sen symboli. Valtakunnan tasolla keskeiset joukkoliikenneorganisaatiot ovat VR ja Matkahuolto. Seudullisella tasolla puolestaan joukkoliikenteen tilaajaorganisaatiot (esim. HKL ja YTV) ovat ensisijaisia liikumisen ohjauksen rahoittajia. Seuduilla, joilla ei tällaisia ole, joukkoliikenneoperaattorit ovat potentiaalisia liikumisen palvelukeskuksen rahoittajia ja/tai ohjaajia. Näillä seuduilla myös lääninhallitusten joukkoliikenneosastot ovat merkittävässä asemassa, koska ne myöntävät valtionavustusta kaupunkimaisen paikallisliikenteen ylläpitämiseen, lippujen hinnanalennuksiin sekä kehittämishankkeisiin. Koska VR ja Matkahuolto ovat keskeisiä toimijoita myös seudullisella tasolla, niiden olisi perusteltua osallistua myös seudullisten liikumisen palvelukeskusten toimintaan jollain tavalla.

Lähes kaikissa ulkomaisissa esimerkeissä valtio osallistuu myös seudullisen toiminnan rahoittamiseen jollain osuudella, joka voi riippua esimerkiksi seudun koosta ja omista voimavaroista (esim. 30 %). Myös Suomessa seudullisten liikumisen palvelukeskusten perustaminen ja ylläpito edellyttäneen valtion tukea. Valtion tuki on tyypillisesti suurempi toiminnan alkuvaiheessa.

5.3.2 *Perusrahoitukselle pysyvät rakenteet*

Tähän mennessä liikumisen ohjauksen rahoittaminen on Suomessa ollut hankekohtaista tai joukkoliikenneorganisaatioiden omaa jatkuvaa markkinointitoimintaa. Pysyvien liikumisen palvelukeskusten ylläpito ei kuitenkaan voi pidemmän päälle perustua tutkimus- ja kehittämisrahoista anottavaan hankerahoitukseen, vaan olisi hyvä luoda liikumisen palvelukeskusten rahoittamiselle säännölliset rahoituskanavat kunkin rahoittajatahon osalta. Kyse voisi olla vastaavanlaisista rakenteista kuin liikenneturvallisuustyön ja yleisen energiansäästön edistämistyön rahoittamisessa. Liikenneturvan liikenneturvallisuustyö rahoitetaan liikennevakuumaksujen tietyllä osuudella (noin 5 M€/v). Motivan energiansäästön edistämistyöstä puolestaan suuri osa (noin 70 %) rahoitetaan TEM:n (aiemmin KTM) hallinnonalan budjetin erityiseltä momentilta. Koko vuoden töistä ja rahoituksesta sovitaan kuitenkin joka vuosi erikseen ja se perustuu vuoden kattavaan työohjelmaan.

Voidaan miettiä, onko olemassa jotain sellaisia julkishallinnon tuloja, joista osan voisi korvamerkitä liikumisen palvelukeskuksille (Liikenneturvan malli). Toinen vaihtoehto on luoda eri hallinnonalojen budjetteihin uudet momentit, joilta liikumisen palvelukeskusten toiminta

rahoitetaan (Motivan malli). Tämä voi koskea sekä valtakunnan tasoa (valtion budjetti) että seudullista tasoa (kuntien budjetit). Rahoituksen pitää joka tapauksessa olla pitkäjänteistä, esimerkiksi 3–4 vuoden jaksoissa.

Perusrahoituksen lisäksi toimintaa on aina mahdollista rahoittaa erillishankkeilla kehittämistarpeiden mukaisesti. EU-rahoituksella ja kotimaisilla tutkimus- ja kehittämisohjelmilla on tässä merkittävä rooli. Liikkumisen palvelukeskusten perustamiseen on lähes kaikissa ulkomaisissa esimerkeissä käytetty useiden EU-hankkeiden rahoitusta. EU-raham hankkimisessa suomalaiselle liikkumisen ohjaus -toiminnalle valtakunnallisella liikkumisen palvelukeskuksella voisi olla tärkeä rooli. EU-rahoitusmahdollisuuksien seuranta ja hallinta on järkevää keskittää resurssien säästämiseksi.

5.3.3 Yksityisen rahoituksen rooli

Rahoituskuviot ja rahoittajat voivat muuttua toiminnan jatkuessa ja kehittyessä. Alussa julkisen rahoituksen merkitys on erityisen suuri. Toiminnan kasvaessa ja vakiintuessa, ja kun se alkaa osoittaa hyödyllisyytensä, voi löytyä myös yksityisiä rahoituskanavia, jotka tuovat oman lisänsä julkisen rahoituksen päälle.

Yksityisiä rahoituskanavia on syytä tavoitella alusta lähtien, koska liikkumisen ohjauksen sisällyttämistä eri tahojen toimintaan voidaan pitää onnistuneena, jos nämä sitoutuvat siihen myös rahallisesti. Yksityistä rahoitusta voi tulla esimerkiksi siitä, että yritykset maksavat liikkumissuunnitelmien tekemisestä. Toinen esimerkki ovat erilaisten verkostojen rekisteröimis- ja vuosimaksut, joita vastaan tarjotaan tiettyjä palveluja. Yritykset voivat toki ostaa esimerkiksi liikkumissuunnitelmien tekemiseen liittyvät palvelut yksityisiltä konsulteilta, jolloin yksityinen rahoitus ei tulisi liikkumisen palvelukeskuksen omaan toimintaan vaan yleisesti liikkumisen ohjaukseen.

On kuitenkin epätodennäköistä, että liikkumisen ohjauksen palveluiden rahoitus voisi perustua kokonaan tai edes suureksi osaksi yksityiseen rahoitukseen. Ainakaan tämä ei tapahdu lähivuosikymmeninä. Vertailukohtana voidaan jälleen käyttää energiakatselmuksia, joiden tekemiseen yrityksillä pitäisi periaatteessa olla selvät taloudelliset intressit, koska energiansäästö tarkoittaa yleensä myös kustannussäästöjä. Silti niiden tekemiseen tarvitaan julkista tukea (40 %) kannustimeksi sekä julkisin varoin kustannettua työtä katselmusten markkinointimiseksi. Yksityisen rahoituksen ”houkutteleva” liikkumisen ohjaukseen edellyttäne siis myös julkisin varoin kustannettuja kannustimia ja markkinointityötä.

5.3.4 Perusrahoituksen ja henkilötöymäärän tarve

Tässä on arvioitu liikkumisen palvelukeskustoiminnan perusrahoituksen sekä henkilötöymäärän tarve. Tämän päälle voi tulla myös erillistä hankerahoitusta, mutta sen määrään ei ole otettu kantaa. Perusrahoituksen tarve ja henkilötöymäärä voivat muuttua tulevaisuudessa. Tässä on esitetty arvio resursseista, joilla liikkumisen ohjausta voidaan toteuttaa kohtuullisen laajasti, ja joihin ainakin alkuvaiheessa olisi hyvä pyrkiä.

Resurssitarpeen arvioinnissa on käytetty apuna tietoa ulkomaisista vastaavista esimerkeistä, pääkaupunkiseudun liikenneinfokeskuksen esiselvitystä (Bäckström ja Laine 2007) sekä materiaalihokkuuden palvelukeskuksen esiselvitystä (Blinikka 2004). Resurssitarve kuvataan ainoastaan yleisellä tasolla sekä valtakunnalliselle että seudulliselle palvelukeskukselle. Lu-

vussa 6 ei kuvata resurssitarvetta erikseen eri organisaatiovaihtoehdoille valtakunnallisella tasolla, koska organisaatiopohja ei vaikuta merkittävästi resurssien kokonaistarpeeseen.

Ulkomaisten esimerkkien voimavarat vaihtelevat hyvin paljon. Vähimmäisedellytyksenä näyttää valtakunnallisella tasolla olevan 3 henkilötyövuotta ja 300 000 euroa vuodessa. Tosin rahoitus voi suurimmillaan olla myös useita miljoonia euroja vuodessa. Seudullisen toiminnan osalta rahoitus ja sen vaihtelu ovat samaa luokkaa. Henkilöstön tarve on suurilla seuduilla jopa valtakunnallista liikkumisen palvelukeskusta suurempi, suurimmillaan 12 henkilöä (Grazin Mobil Zentral). Tarvittavia työtehtäviä ovat johto, konsultointi/neuvonta eri aihepiireittäin tai asiakasryhmittäin, viestintä sekä assistentti. Seudullisella tasolla tarvitaan henkilökuntaa myös operatiiviseen toimintaan (asiakaspalvelupiste, puhelinneuvonta).

Pääkaupunkiseudun liikenneinfokeskuksen esiselvityksessä käytettiin yhden infohenkilön kustannusarviona 40 000 €/v, jonka perusteella infokeskuksen vuosittaisiksi ylläpito- ja kehittämiskustannuksiksi arvioitiin 100 000–240 000 €/v riippuen organisointitavasta.

Materiaalitehokkuuden palvelukeskuksen esiselvityksessä arvioitiin tarvittavaksi työpanokseksi 5 asiantuntijaa ja 1 assistentti. Henkilöstö- ja yleiskustannusten arvioinnin lähtökohtana käytettiin 10 000 €/kk/hlö. Näin ollen vuosittaisiksi henkilö- ja yleiskustannuksiksi arvioitiin 600 000 €/v. Toimintakustannuksia tulisi tämän lisäksi 200 000 €/v. Eli yhteensä esiselvityksessä arvioitiin materiaalitehokkuuden vuosittaisiksi kustannuksiksi 800 000 €/v kuuden työntekijän henkilöstöllä. Materiaalitehokkuuden palvelukeskus -yksikkö Motivan yhteydessä aloitti toimintansa elokuussa 2007. Tarkempi suunnittelu on parhaillaan käynnissä. Rahoituksen tarve on näissä suunnitelmissa arvioitu olevan noin miljoonan euron luokkaa vuodessa. Materiaalitehokkuuskeskuksen perustamista varten YM ja KTM (nykyään TEM) lisäsivät Motivan taseeseen yhteensä 500 000 € vuonna 2007. Vuoden 2008 budjetista TEM on varautunut tilaamaan keskuksen palveluja 500 000 eurolla.

Itse palvelukeskusten toiminnan lisäksi olisi hyvä varata rahoitusta myös yksityisten tahojen liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden tukemiseen kuten työpaikkojen liikkumisselvityksiin. Vertailukohtana voidaan käyttää TEM:n myöntämää tukea energiakatselmusten ja energiansäästöinvestointien tekemiseen. Näitä tukia on myönnetty vuodesta 1998 alkaen, jolloin katselmustukea myönnettiin energiansäästösopimuksiin kuuluville 100 000 € ja investointitukea 800 000 €, eli yhteensä 900 000 €. Vuonna 2005 vastaavia tukia myönnettiin 1 500 000 € ja 2 100 000 €, yhteensä 3 600 000 €. Näiden perusteella liikkumisen ohjauksen tai kestävän liikkumisen edistämisen toimenpiteiden tukeen voitaisiin alkuvaiheessa varata 500 000–1 000 000 €. Jos tuen määrä kohdetta kohti on keskimäärin 5 000 €, niin näillä summilla voidaan tukea vuosittain 100–200 työpaikan liikkumissuunnitelman tekemistä. Näillä tuilla toteutetaan konkreettisia toimenpiteitä kestävän liikkumisen lisäämiseksi, jolloin ne heijastuvat muun muassa joukkoliikenteen käyttäjämäärien ja sitä kautta lipputulojen kasvuun.

Näiden lähtötietojen pohjalta on taulukossa 4 esitetty arvio liikkumisen palvelukeskusten sekä liikkumisen ohjauksen tuen resurssitarpeesta.

Taulukko 4. Liikkumisen palvelukeskustoiminnan ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden tukemisen resurssitarve perusrahoituksen osalta.

	Valtakunnallinen liikkumisen palvelukeskus	Seudullinen liikkumisen palvelukeskus
Henkilötyö	Yhteensä: 4–6 htv (johto, konsultointi, assistentti, viestintä)	Yhteensä: 4–12 htv 4–8 htv (johto, konsultointi, assistentti, viestintä) 4 htv (asiakaspalvelupiste ja puhelinneuvonta)
Perusrahoitus: palvelukeskus	Yhteensä: 600 000–800 000 €/v 0,4–0,6 M€/v (henkilöstö- ja yleiskustannukset) 0,2 M€/v (toimintakustannukset)	Yhteensä: 600 000–1 400 000 €/v 0,4–1,2 M€/v (henkilöstö- ja yleiskustannukset) 0,2 M€/v (toimintakustannukset)
Perusrahoitus: liikkumisen ohjauksen tuki	500 000–1 000 000 €/v	
Rahoittajat, ohjaus	<ul style="list-style-type: none"> • LVM:n hallinnonala • YM:n hallinnonala • STM:n hallinnonala • OPM:n hallinnonala • liikkumispalveluiden tarjoajat (mm. VR, Matkahuolto) 	<ul style="list-style-type: none"> • joukkoliikenneorganisaatiot • kaavoitusvirasto • liikennesuunnitteluvirasto • ympäristökeskus • opetustoimi • liikuntatoimi • sosiaalityö • lääninhallituksen liikenneosasto / valtio
Rahoitusjakso	3–4 vuotta	3–4 vuotta
Muuta	14 000 €/v EPOMM-jäsenyys Lisäksi erillistä hankerahoitusta tarpeen mukaan	Resurssien määrä riippuu seudun koosta Lisäksi erillistä hankerahoitusta tarpeen mukaan

6 VAIHTOEHDOT VALTAKUNNALLISEN LIIKKUMISEN PALVELUKESKUKSEN SJOITTAMISEKSI

6.1 Tarkastelun lähtökohdat

Vaihtoehtoisia organisaatiotyypppejä liikkumisen palvelukeskukselle on karkeasti jaoteltuna kolme: julkishallinnon organisaatio, ostopalvelu yritykseltä tai järjestö/yhdistys. Julkishallinnon osalta vaihtoehtona on tarkasteltu Tiehallintoa ja tulevaisuudessa mahdollisesti perustettavaa Liikennevirastoa. Ostopalveluvaihtoehtoina tarkasteltiin valtion omistamaa Motivaa sekä palvelun ostamista liikennealan konsulttitoimistoilta. Lisäksi tarkasteltiin yleisellä tasolla uuden valtion omistaman yrityksen perustamista. Järjestövaihtoehtona tarkasteltiin uuden Liikenneturvan kaltaisen julkisoikeudellisen järjestön perustamista.

Vaihtoehtojen arviointi toteutettiin hankkeen ohjausryhmän kesken asiantuntija-arviona. Arvioinnissa ja vertailussa otettiin huomioon seuraavia näkökulmia:

- **Vaikuttavuus.** Mitkä ovat toimijan uskottavuus ja vaikutusmahdollisuudet liikkumisen ohjauksen edistämisessä? Kuinka monipuolisia liikkumisen ohjauksen palvelut olisivat? Sopiiko kyseinen toimija tehtäväkuvansa ja luonteensa puolesta liikkumisen palvelukeskuksen isännäksi? Kuinka vahvasti organisaation johto tukisi kestävän liikkumisen edistämistyötä? Myös toimijan neutraalius ja luotettavuus ovat tärkeitä vaikuttavuuden kannalta.
- **Rahoituspohja.** Mikä on palvelukeskustoiminnan rahoitusmuoto ja laajuus? Tuleeko rahoitus suoraan organisaation budjetista vai toimeksiannon kautta, voiko rahoittajia olla useampia, ja onko mahdollista saada yksityistä rahoitusta? Mitkä ovat toimijan taloudelliset intressit? Lisäksi on pohdittu toimijatahon muun toiminnan taloudellista pohjaa.
- **Jatkuvuus.** Mikä on toimijan intressi ja rahoituspohja sekä niiden luoma mahdollisuus pitkäjänteiseen työhön? Toisaalta on arvioitu myös toimijan kannusteita toiminnan kehittämiseen.
- **Asiantuntemus.** Kuinka paljon osaamista toimijalla on – sekä nykyisin että mahdollisesti tulevaisuudessa – liikkumisen ohjauksesta, viestinnästä ja ylipäänsä edistämistyön malleista sekä liiketoiminnasta?
- **Perustamisen helppous.** Kuinka helppoa ja nopeaa valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen perustaminen on suhteessa toimijan nykyisiin resursseihin ja rakenteisiin?
- **Yhteys seudulle.** Millaisia yhteyksiä toimijalla on eri seuduille ja kuinka niitä on mahdollista tulevaisuudessa ylläpitää ja luoda?
- **Tilaajien rooli.** Kunkin vaihtoehdon osalta on kuvattu, mitä kyseinen vaihtoehto edellyttää liikkumisen palvelukeskus -toiminnan tilaajilta.
- **Mitä täytyy tehdä?** Mitä toimenpiteitä kunkin vaihtoehdon tarkoituksenmukainen toteuttaminen edellyttää?

6.2 Tiehallinnon yksikkö

Julkishallinnon olemassa olevista virastoista potentiaalisin vaihtoehto on Tiehallinto. Tämä vastaisi Ruotsin mallia, jossa tielaitoksella (Vägverket) on liikkumisen ohjauksen valtakunnallisen toimeenpanijan tehtävä ja sitä varten projekti ja yksikkö (ns. Hållbart resande). Suo-

messä tämä tarkoittaisi Tiehallinnon tehtävän määrittelyn tarkentamista ja liikkumisen ohjauksen tai kestävän liikkumisen yksikön perustamista Tiehallintoon.

Tiehallinnon etuna ovat sen alueellinen organisaatio ja seudulliset yhteistyöverkostot, jotka periaatteessa voivat toimia liikkumisen ohjauksessa seudullisella tasolla. Virastoon sijoittamisen etuna on myös, että periaatteessa näin on mahdollista integroida liikkumisen ohjaus osaksi liikennejärjestelmän kehittämistä ja näin lisätä vaikuttavuutta. Toimintaa ohjattaisiin osana muuta tulosohjausta, ja liikkumisen ohjaus olisi lähellä päätöksentekoa ja -tekijöitä. Lisäksi Tiehallinnossa on paljon monipuolista liikenteen asiantuntemusta.

Tällä hetkellä liikkumisen ohjauksen valtakunnallinen ohjaus on kuitenkin Tiehallinnon varsinaisen tehtäväkuvan ja toiminnan ulkopuolella. Tarvittaisiin lainmuutosta ja erityisosaamista liikkumisen ohjauksessa. Toiminnan laajentaminen on tällä hetkellä valtion tuottavuusohjelman resurssien supistamispainneiden alla haastavaa. Onnistuakseen toiminta vaatisi selkeää johdon sitoutumista liikkumisen ohjauksen edistämiseen. Uhkakuvana virasto-pohjaisessa vaihtoehdossa on, että resursseja ei varattaisi riittävästi ja että toimintaa hoidettaisiin muiden töiden ohella.

Virastovaihtoehdon yhtenä ongelmana on virastojen luonne määräyksien asettajana. Valtakunnallisen palvelukeskuksen ei nimenomaan olisi tarkoitus määrätä seudullista tasoa, vaan seuduilla tulisi olla mahdollisimman laaja vapaus määritellä toimintansa itse. Yritys- tai järjestövaihtoehto olisivat tässä mielessä neutraalimpia vaihtoehtoja.

Virastovaihtoehdossa toiminta rahoitettaisiin viraston muun rahoituksen osana liikennehallinnon alan budjetista. Ulkopuolisen rahoituksen hankkiminen toimintamenoihin ei ole julkishallinnon organisaatioissa tavanomaista. Liikkumisen palvelukeskustoiminnassa liikennehallinnon alan ulkopuolisen rahoituksen mahdollisuus on kuitenkin suuri, joten sitä mahdollisuutta ei tulisi rajata pois. Ilman omaa rahoitusosuutta muiden hallinnonalojen ja toimijoiden sitouttaminen liikkumisen ohjaukseen vaatii erityistä huomiota.

6.3 Liikenneviraston yksikkö

Tulevaisuudessa liikennehallinnonalalla muodostetaan mahdollisesti Väylä- tai Liikennevirasto. Uuden viraston perustamisvaiheessa olisi erittäin luontevaa perustaa Liikennevirastoon oma yksikkö liikkumisen ohjaukselle tai kestävän liikkumisen edistämiseksi. Liikenneviraston perustaminen mahdollistaisi julkishallinnon toimenkuvan laajentamisen liikkumisen ohjaukseen, mikä Tiehallinto-vaihtoehdossa voi olla hankalaa.

Liikennevirasto-vaihtoehdossa on myös mahdollista saada lääninhallitusten liikenneosastot integroitua tiepiirien ohella toimintaan, minkä kautta saataisiin erittäin vahva linkki valtion ja seudullisen tason toimintojen välille. Muun muassa Alankomaissa ja Belgiassa lääneillä (provinseilla) on merkittävä rooli liikkumisen ohjauksessa.

Liikennevirasto-vaihtoehdolla on julkishallinnon virastona näiden etujen lisäksi myös edellä mainitut Tiehallinnon edut: liikkumisen ohjauksen integroituminen osaksi liikennejärjestelmän kehittämistä ja normaalia liikennehallinnon tulosohjausta.

Liikennevirastovaihtoehdossa ei kuitenkaan ole mahdollisuutta nopeaan toiminnan käynnistämiseen, kun päätöksiä virastosta ei ole. Lisäksi liikennevirastolla on joitakin samoja haitta-

puolia kuin Tiehallinto-vaihtoehdolla: luonne määräysten asettajana, uhkakuva liian niukoista resursseista, rahoituslähteiden yksipuolisuus sekä muiden hallinnonalojen ja keskeisten toimijoiden sitouttamisen haasteet.

Liikenneviraston ohella on myös puhuttu Väyläviraston perustamisesta. Liikkumisen ohjauksen – ja ylipäänsä liikenteen kysynnän hallinnan – kannalta liikennehallinnon uudelleenorganisointi nimenomaan Väylähallinnon muodossa ei kuitenkaan olisi optimaalista. Väylävirasto viittaa jo nimensäkin puolesta ainoastaan infrastruktuurin hallintaan ja jättäisi liikenteen kysynnän hallinnan todennäköisesti samalla tavalla marginaaliseen asemaan liikennehallinnossa kuin nykyinenkin järjestelmä.

6.4 Ostopalvelu Motivalta

Liikenne on alusta lähtien kuulunut Motivan toimintaan yhtenä energiankulutuksen alueena, joten valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen sijoittamisessa Motivaan olisi kyse jo olemassa olevan toiminnan lisäämisestä ja kehittämisestä sekä rahoituskuvioiden selkeyttämisestä ja pitkäjänteistämisestä. Motivan kokemukset energiansäästön ja nykyään myös materiaalihokkuuden edistämistyön toiminta- ja rahoitusmalleista valtion kumppanina ovat sovellettavissa myös liikkumisen ohjaukseen.

Mallina voitaisiin käyttää pitkälti TEM:n (aiemmin KTM) Motivalta tilaamaa energiansäästön edistämisen vuosittaista työohjelmaa. Työohjelman pohjalta liikkumisen ohjauksen rahoittajat voisivat tehdä pitkäaikaisen sopimuksen Motivan kanssa valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen palvelujen tuottamisesta. Toiminnan rahoitus ja ohjaus voitaisiin järjestää eri lähteistä. Näin kaikki keskeiset hallinnonalat ja toimijat voitaisiin sitouttaa liikkumisen ohjauksen valtakunnalliseen toimintaan. Motivan olisi mahdollista hankkia rahoitusta myös muualta kuin julkiselta hallinnolta, mutta kokemukset muista maista eivät rohkaise jättämään merkittävää osaa rahoituksesta tämän varaan.

Ulkomaisista esimerkeistä vastaava malli on käytössä muun muassa Itävallassa (FGM-AMOR-yritys tuottaa Mobil Zentral -palvelun) ja Belgiassa (Mobidesk Limburgin läänissä). Valtakunnan tasolla ostopalvelu ei varsinaisesti ole vielä käytössä missään, mutta Itävallan Mobil Zentral -palvelua ollaan laajentamassa koko Itävallan kattavaksi verkostoksi. Ruotsissa monet alueelliset energiatoimistot vastaavat liikkumisen palvelukeskustoiminnasta.

Valtion omistamana ja enimmäkseen valtiolle palveluja tuottavana (vähintään 90 % liikevaihdosta tulee valtiolta) osakeyhtiönä Motivalla on valtion sidosyksikön asema. Tämä mahdollistaa valtiolle palvelujen hankinnan Motivalta ilman kilpailutusta, mikä on toiminnan jatkuvuuden kannalta eduksi. Toimintaa voidaan arvioida sopimuskausittain, ja tehdä sen nojalla päätöksiä palvelun ostamisesta ja kehittämisestä.

Motiva-vaihtoehdossa voidaan hyödyntää alueellisten energiatoimistojen verkostoa. Suomessa Tampereen ja Turun seudun alueelliset energiatoimistot ovat jo aktiivisia liikkumisen ohjauksen toimijoita. Tiehallinnosta ja Liikennevirastosta poiketen Motivalla ei kuitenkaan ole selvää mahdollisuutta vastuuttaa alueellisia toimijoita eikä integroida liikkumisen ohjausta liikennejärjestelmän muuhun kehittämiseen. Integrointi olisi lähinnä tiedollista. Näin ollen vaikuttavuus erityisesti suhteessa Liikennevirasto-vaihtoehtoon olisi heikompi.

Mahdollinen uhka Motiva-vaihtoehdossa on, että pitkään energiansäästämiseen ja tiettyihin toiminta-alueisiin keskittynyt yritys ei panosta tarpeeksi kestäväan liikkumisen edistämiseen uutena laajana kokonaisuutena, joka voi vaatia kehittämistyötä myös yrityksen perusrakenteissa. Tätä ongelmaa ei ole perustettaessa täysin uutta yritystä tai organisaatiota puhtaalta pöydältä.

6.5 Ostopalvelu liikennealan konsulttiyritykseltä

Tässä mallissa liikkumisen ohjauksen rahoittajat tekevät pitkäaikaisen sopimuksen valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen palvelujen tuottamisesta jonkin liikennealan konsulttiyrityksen kanssa, joka valitaan kilpailutuksen perusteella sopimuskausittain. Kyse on siis hyvin pitkälti samanlaisesta mallista kuin Motiva-vaihtoehdossakin. Erona on se, että kyse on normaalista hankintamenettelystä, jolloin palveluntarjoaja pitää aina kilpailuttaa.

Tässä mallissa on samat edut kuin Motiva-mallissa koskien toiminnan arvioimista sopimuskausittain sekä mahdollisuutta jakaa rahoitus ja ohjaus useiden tahojen kesken. Kilpailuttaminen sopimuskausittain voisi olla etu suhteessa Motiva-malliin toiminnan kehittämisen kannalta: uudet toimijat tuovat aina uusia tuulia, ja kilpailutilanne luo itsessään paineita kehittämiseen ja toiminnan parantamiseen. Eri yritysten toimiminen vuorollaan valtakunnallisena palvelukeskuksena saattaisi mahdollistaa hyvin laajan asiantuntemuksen käytön.

Toisaalta toiminnan jatkuvuus puolestaan kärsii ja kilpailuttaminen voi lisätä toiminnan kustannuksia transaktiokustannusten myötä (tarjousten tekemisen kustannukset). Tässäkin mallissa täytyisi laatia työsuunnitelma, joka tosin valittaisiin kilpailun kautta. Kilpailuttaminen edellyttää tässä mallissa enemmän panostusta ja ohjausta tilaajalta/tilaajilta kuin Motiva-mallissa. Liikkumisen ohjauksen integroituminen liikennejärjestelmän muuhun kehittämiseen hoituu näin ollen puhtaasti tilaajan/tilaajien toimesta.

Keskenään kilpailevien yritysten rooli vuorollaan valtakunnallisena liikkumisen ohjauksen verkoston ja tietopankin ylläpitäjänä sekä toimintamallien kehittäjänä ja kouluttajana saattaa olla ongelmallinen, koska tällainen toiminta edellyttää neutraaliutta.

6.6 Uusi julkisoikeudellinen järjestö

Suomessa ei tällä hetkellä ole sopivia järjestöjä valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen isännäksi. Suomen Liikenneliitto olisi periaatteessa toiminta-ajatuksensa puolesta lähimpänä sopivaa vaihtoehtoa, mutta yhdistyksellä ei nykytilanteessa ole tarpeeksi resursseja toimia valtakunnallisena liikkumisen palvelukeskuksena tässä selvityksessä esitetyssä laajuudessa. Vielä olennaisempaa on se, että Suomen Liikenneliitolla on rooli viralliseen liikennepolitiikkaan kantaa ottavana tahona. Valtakunnallista liikkumisen palvelukeskusta ei puolestaan ole tarkoitettu politiikan arvioijaksi vaan pikemminkin liikennepolitiikan toimeenpanijaksi.

Toinen potentiaalinen vaihtoehto voisi olla Pyöräilykuntien verkosto. Sen toimintakonsepti nimenomaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden edistäjänä kuntien suuntaan on kuitenkin nykyisellään toimiva ja tärkeä. Jos Pyöräilykuntien verkostosta tehtäisiin valtakunnallinen liikkumisen palvelukeskus, painopiste muuttuisi ja jotain hyvää nykyisestä mallista voitaisiin menettää. Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä organisaatioita on Suomessa muutenkin niin vähän, että ei ole järkevää hävittää niitä sulauttamalla ne osaksi laajempaa kokonaisuutta.

Järjestövaihtoehto edellyttää siis täysin uuden järjestön tai yhdistyksen perustamista. Järjestömalli voisi olla joko täysin riippumaton julkisesta hallinnosta kuten VM2 Alankomaissa tai TravelWise Iso-Britanniassa, tai se voisi olla julkisoikeudellinen järjestö, jonka toiminta on säädetty laissa kuten Liikenneturva. Tässä selvityksessä esitettyä toimintamallia palvelisi paremmin julkisoikeudellinen kuin riippumaton järjestö. Toisin sanoen valtakunnallista liikkumisen palvelukeskusta varten voitaisiin luoda Liikenneturvan tapainen uusi julkisoikeudellinen yhdistys. Tämä takaisi paremmin säännöllisen rahoituksen sekä läheiset suhteet julkiseen hallintoon kuin riippumaton järjestö. Lisäksi se mahdollistaa todellisen työyhteisön, johon on helpompi rekrytoida päteviä työntekijöitä kuin rahoituksen osalta epävarmempaan riippumattomaan järjestöön. On myös kyseenalaista, kuinka hyvin liikkumisen ohjauksen kannalta keskeiset julkiset tahot voisivat vaikuttaa julkisesta hallinnosta täysin riippumattoman järjestön syntyymiseen ja ylipäänsä sen toimintaan.

Julkisoikeudellisella järjestöllä on samoja etuja kuin Motiva-vaihtoehdollakin. Rahoitus ja ohjaus ovat jaettavissa useiden tahojen kesken ja järjestön kanssa voitaisiin myös tehdä toimeksiantosopimus keskuksen palvelujen tuottamisesta. Sopimusperustaisen toiminnan haitat olisivat myös samat kuin palvelujen ostopalveluissa yleensäkin (vrt. Motiva tai liikennealan konsultti). Toisaalta järjestön toiminnan rahoittaminen voitaisiin mahdollisesti taata korva-merkitsemällä sille joitakin valtion tuloja. Lisäksi järjestön tulot voisivat perustua jäsenmaksuihin. Jäseninä voisivat olla julkisen sektorin lisäksi yksityiset yritykset. Tällaiset yritykset olisivat todennäköisesti hyvin sitoutuneita liikkumisen ohjaukseen omassa toiminnassaan.

Uuden julkisoikeudellisen järjestön perustamisella ei kuitenkaan olisi saavutettavissa merkittäviä etuja suhteessa jo olemassa oleviin organisaatioihin, ainakaan siinä määrin, että kannattaisi ryhtyä melko työlääseen prosessiin uuden järjestön luomiseksi.

6.7 Uusi valtion omistama yritys

Liikkumisen ohjauksen rahoittajat voisivat myös perustaa uuden valtion omistaman yrityksen valtakunnallista liikkumisen palvelukeskusta varten. Uuden yrityksen nimi voi olla suoraan liikkumisen ohjauksen valtakunnallisen brändin ja verkkosivujen nimi. Mikäli yritys olisi kokonaan valtion omistama ja vähintään 90 % liikevaihdosta tulisi myös valtiolta, se olisi vastaavalla tavalla valtion sidosyksikkö kuin Motivakin. Silloin valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen palvelut voitaisiin tilata kyiseltä yritykseltä kilpailuttamatta kuten Motival-takin.

Uuden valtion sidosyksikön aseman omaavan yrityksen perustamisella olisi sekä Motiva-vaihtoehtoon että yksityisen liikennekonsultin käyttämisen etuja. Rahoitus ja ohjaus voitaisiin jakaa usean tahon kesken ja toiminta tulisi arvioiduksi sopimuskausittain. Rahoittajien sitoutuneisuus voisi tässä mallissa olla astetta vahvempi ainakin alussa, jos ne ovat mukana perustamassa yritystä. Kun yritys on perustettu ja toiminta on alkanut, pitää sitoutumisesta huolehtia erikseen. Riskinä on, että toiminto eriytyy muusta kestävästä liikkumisen kehittämisestä ja jää vain perustettavan yrityksen harteille.

Täysin uuden yrityksen perustaminen ja tunnetuksi tekeminen olisi kuitenkin työlästä ja vaatisi paljon resursseja ja aikaa. Siihen nähden uuden yrityksen perustamisella ei olisi saavutettavissa merkittäviä etuja suhteessa jo olemassa oleviin organisaatioihin.

6.8 Yhteenveto ja päätelmät

Vastuu valtakunnallisesta liikkumisen palvelukeskuksesta olisi jatkossa suositeltavinta sijoittaa Liikennevirastoon, jos tällainen virasto Suomeen perustetaan. Palvelukeskus voi tulevaisuudessa olla jopa viraston omaa toimintaa, mutta virasto voi toimia myös pelkästään palvelukeskuksen toimintojen tilaajana. Valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen toiminnan käynnistäminen olisi kuitenkin tärkeää toteuttaa muun muassa ilmastonmuutoksen hillinnän vuoksi jo lähivuosina, joten suurin este Liikennevirasto-vaihtoehdolle on, että päätöstä sen perustamisesta ei ole tehty.

Toiminnan nopea käynnistäminen onnistuisi Tiehallinnossa, Motivassa tai jossakin erikseen valittavassa konsulttitoimistossa. Motivalla olisi toiminnan nopeaan käynnistämiseen parhaimmat edellytykset, koska sillä on kokemusta vastaavanlaisesta toiminnasta energiansäästön ja nykyään myös materiaalitehokkuuden alalla. Motiva tuottaa jo nyt jonkin verran liikkumisen ohjauksen palveluja, joten kyse olisi toiminnan lisäämisestä ja kehittämisestä sekä rahoituskuvioiden selkeyttämisestä ja pitkäjänteistämistä liikkumisen ohjauksen osalta. Mallina voidaan käyttää Motivan ja TEM:n (aiemmin KTM) pitkäjänteistä kumppanuutta ja energiansäästön edistämisen toimintamalleja. Motivalla on myös sopivan neutraali asema sekä valtionhallinnon että yksityisten toimijoiden suuntaan.

Palvelukeskustoiminnan vakiinnuttua voidaan valtakunnallisen palvelukeskuksen sijoittamista pohtia uudestaan. Palvelukeskuksen toiminta on mahdollista siirtää toiseen organisaatioon sopimuskauden päätyttyä. Liikkumisen palvelukeskuksen sijoittuminen esimerkiksi Liikenneviraston alaisuuteen on mahdollista. Jos liikennevirasto perustetaan, se tulee olemaan joka tapauksessa keskeinen liikkumisen ohjauksen toimija vähintään palvelukeskustoiminnan tilaajan roolissa.

Ostopalvelun ongelmana voi olla palvelujen jatkuvuuden turvaaminen. Palveluja tuotetaan ainoastaan, jos niitä tilataan. Jatkuvuuden turvaamiseksi olisikin tärkeää, että sopimus ja tilaajien resurssivaraukset tehdään budjettikautta pidemmälle aikajaksolle, esimerkiksi 3–4 vuodelle. Tätä varten täytyy tilaajan/tilaajien kanssa laatia työsuunnitelma toiminnan suuntaamiseksi. Toiminnan jatkuvan luonteen vuoksi rahoituksen pitäisi perustua pysyviin rakenteisiin (esim. momentti valtion talousarviossa) eikä esimerkiksi tutkimusrahoitukseen.

Taulukossa 5 on esitetty yhteenveto ja vertailu nopeasti käynnistettävistä vaihtoehdoista valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen isäntäorganisaatioksi (Tiehallinto, Motiva, konsulttitoimistot). Taulukossa 6 on puolestaan esitetty pitkän aikavälin vaihtoehdot (Liikennevirasto, uusi julkisoikeudellinen järjestö, uusi valtionyritys).

Taulukko 5. Nopeasti käynnistettävät vaihtoehdot valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen isäntäorganisaatioksi.

Näkökulma	Tiehallinto	Ostopalvelu Motivalta	Ostopalvelu liikennealan konsultilta
Vaikutavuus (vaikutusvalta, neutraalius, oma paneutuminen/sitoutuminen)	<ul style="list-style-type: none"> + neutraali suhteessa yksityisiin palveluntarjoajiin + osa virallista liikennehallintoa – viranomaisen / sääntelijän luonne voi vaikeuttaa toimijoiden sitouttamista – ei helposti laajenna toimenkuvaansa tieninfrastruktuurin ylläpidon ulkopuolelle 	<ul style="list-style-type: none"> + suhteellisen neutraali suhteessa yksityisiin palveluntarjoajiin (valtion sidosyksikkö) + lähellä virallista liikennehallintoa (valtion sidosyksikkö), mutta ei ohjausroolia + toimintamalleja toimijoiden sitouttamiseen + tiedollinen ohjaus ja markkinointi päätentävä liikenne saattaa jäädä ”energian jalkoihin” 	<ul style="list-style-type: none"> – jäävi suhteessa yksityisiin palveluntarjoajiin ± liikennehallinnon ulkopuolella ± toimijoiden sitouttamisen taso vaihtelee – tiedollinen ohjaus ja markkinointi ei päätentävä
Rahoituspohja (rahoitusmuoto ja laajuus)	<ul style="list-style-type: none"> – rahoitus liikennehallinnon budjetista; muiden tahojen osallistuminen ja siten voimavarojen yhdistäminen kyseenalaista – yksityinen rahoitus voi olla ongelmallista ± omaa toimintaa 	<ul style="list-style-type: none"> + rahoitus jaettavissa useiden tahojen kesken, voimavarojen yhdistäminen toteutuu + yksityinen rahoitus mahdollinen ± perustuu toimeksiantosopimukseen 	<ul style="list-style-type: none"> + rahoitus jaettavissa useiden tahojen kesken, voimavarojen yhdistäminen toteutuu + yksityinen rahoitus mahdollinen ± perustuu toimeksiantosopimukseen
Jatkuvuus (pitkäjänteisyys, kehittäminen)	<ul style="list-style-type: none"> + viraston yksiköt ovat yleensä pysyviä, jos toiminta on määritelty viraston tehtäväksi + toiminnan kehittämisellä mahdollisesti ”työrauha” (rahoitusriskit vähäisiä) – virastoluonne saattaa rajoittaa toiminnan dynaamista kehittämisistä (ei kannusteita kehittämiseen) 	<ul style="list-style-type: none"> + valtion sidosyksikköasema hyvä tae jatkuvuudelle, koska ei tarvita kilpailutusta – rahoituksesta on sovittava kausittain, mikä voi olla riski jatkuvuudelle + toimintaa voidaan arvioida ja kehittää sopimuskausittain – puuttuva kilpailuasetelma saattaa heikentää kehittämistä 	<ul style="list-style-type: none"> – kilpailuttaminen mahdollistaa palveluntarjoajan vaihtumisen, mikä heikentää jatkuvuutta – rahoituksesta on sovittava kausittain, mikä voi olla riski jatkuvuudelle + toimintaa voidaan arvioida ja kehittää sopimuskausittain + kilpailuttaminen on kannuste kehittämiselle
Asiantuntemus (liikkumisen ohjaus, viestintä, edistämis-työ, liiketoiminta)	<ul style="list-style-type: none"> + monipuolista liikenteen asiantuntemusta – ei edistämis-työn / viestinnän asiantuntemusta – ei liiketoiminnan asiantuntemusta 	<ul style="list-style-type: none"> + kestävä liikkumisen asiantuntemusta + edistämis-työn / viestinnän asiantuntemusta + yritysten sitouttamisen asiantuntemusta – ei kovin paljon liiketoiminnan / yksityisen rahoituksen hankinnan asiantuntemusta 	<ul style="list-style-type: none"> + monipuolista liikenteen asiantuntemusta ml. kestävä liikkumisen (vaihtuvuus, konsortiot) – ei paljon edistämis-työn / viestinnän asiantuntemusta – ei paljon yritysten sitouttamisen asiantuntemusta + osalla liiketoiminnan / yksityisen rahoituksen hankinnan asiantuntemusta

Näkökulma	Tiehallinto	Ostopalvelu Motivalta	Ostopalvelu liikennealan konsultilta
Perustamisen helppous (nykyiset resurssit ja rakenteet)	<ul style="list-style-type: none"> – edellyttää muutosta viraston rakenteessa, mikä voi olla työlästä + organisaation peruspalvelut (tila, avustavat työntekijät valmiina) + mahdollisuus uudelleen kouluttaa henkilöstöä – tarvitaan lisärekrytointia 	<ul style="list-style-type: none"> + suhteellisen helppoa, neuvottelu ja työohjelman laadinta Motivan kanssa + organisaation peruspalvelut (tila, avustavat työntekijät valmiina) + 2,5 htv liikkumisen ohjaukseen jo olemassa – tarvitaan lisärekrytointia 	<ul style="list-style-type: none"> ± edellyttää huolellista tarjouspyynnön määrittelyä, mikä voi olla työlästä ± tarvittavat resurssit kootaan tapauskohtaisesti tarjousvaiheessa
Yhteys seuduille (alueorganisaatiot ja suhde niihin)	<ul style="list-style-type: none"> + tiepiiri, määräysvalta + seudulliset yhteistyöryhmät (LJS, liikenteen hallinta) 	<ul style="list-style-type: none"> + alueelliset energiatoimistot + kuntien energiatehokkuussopimus -verkosto – erillinen liikennehallinnosta, ei määräysvaltaa 	<ul style="list-style-type: none"> + kunnat /seudut ovat konsulttien tärkeä asiakasryhmä – ei systemaattista yhteyttä / verkostoa
Tilaaajien rooli	Tiehallinto tuottaa liikkumisen palvelukeskus -toiminnan omana työnä, joka määritteli tulosohjauksessa.	Tilaaajat ostavat liikkumisen palvelukeskus -toiminnan Motivalta sekä ohjaavat ja valvovat sen tuloksellisuutta. Integrointi liikennehallintoon ja muuhun politiikkaan tapahtuu tilaajien ja heidän tehtävänmäärittystensä kautta.	Tilaaajat tekevät tarjouspyynnön ja kilpailuttavat liikkumisen palvelukeskus -toiminnan sekä ohjaavat ja valvovat sen tuloksellisuutta. Integrointi liikennehallintoon ja muuhun politiikkaan tapahtuu tilaajien ja heidän tehtävänmäärittystensä kautta.
Mitä täytyy tehdä?	Liikkumisen ohjaus tulee ottaa mukaan Tiehallinnon toimintaan määrittämällä Tiehallinnon tehtävät uudelleen ja perustamalla sinne liikkumisen ohjauksesta tai kestävästä liikkumisesta vastaava yksikkö. Tiehallinnon johdon tulee sitoutua asiaan. Toimintaa varten täytyy henkilöstöä kouluttaa uudelleen ja rekrytoida myös lisää henkilöä. Toiminnalle täytyy varata rahoitus Tiehallinnon budjetista.	Tilaaajat sopivat Motivan kanssa palvelun sisällöstä työohjelman muodossa. Tilaaajien on varattava palvelun ostoon rahoitus omista budjeteistaan sekä varattava aikaa toiminnan ohjaamiselle. Motivassa liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvä toiminta erotetaan omaksi yksiköksi ja rekrytoidaan lisää henkilöstöä. On määriteltävä valtakunnallisen palvelukeskuksen (Motivan) ja seudullisten toimintojen suhde.	Yleisesti ottaen noudatetaan samoja toimintatapoja kuin muussa projektitoiminnassa (tarjouspyyntö, kilpailuttaminen). Tilaaajien on varattava rahoitus palvelun ostoon omista budjeteistaan ja varattava aikaa toiminnan ohjaamiseen. On määriteltävä valtakunnallisen palvelukeskuksen (konsulttiyritys) ja seudullisten toimintojen suhde.

Taulukko 6. Pitkän aikavälin vaihtoehdot valtakunnallisen liikkuksen palvelukeskuksen isäntöorganisaatioksi.

Näkökulma	Liikennevirasto	Uusi julkisoikeudellinen järjestö	Uusi valtion omistama yritys
Vaikutavuus (vaikutusvalta, neutraalius, oma paneutuminen/sitoutuminen)	<ul style="list-style-type: none"> + neutraali suhteessa yksityisiin palveluntarjoajiin + osa virallista liikennehallintoa – viranomaisen / sääntelijän luonne voi vaikeuttaa toimijoiden sitouttamista + liikenteen kysynnän hallinta ja sen osana liikku- misen ohjaus voidaan määritellä yhdeksi viraston päätehtävistä 	<ul style="list-style-type: none"> + suhteellisen neutraali suhteessa yksityisiin palve- lun-tarjoajiin (valtion sääntelemä) + lähellä virallista liikennehallintoa (valtion säänte- lemä), mutta ei ohjausroolia + toimijoiden sitouttaminen jäsenyyden kautta + liikkuksen ohjaus päätehtävä – tunnettuuden puute voi vaikeuttaa toimijoiden sitouttamista 	<ul style="list-style-type: none"> + suhteellisen neutraali suhteessa yksityisiin palve- lun-tarjoajiin (valtion sidosyksikkö) + lähellä virallista liikennehallintoa (valtion sidosyk- sikkö), mutta ei ohjausroolia + liikkuksen ohjaus päätehtävä – tunnettuuden puute voi vaikeuttaa toimijoiden sitouttamista
Rahoituspohja (rahoitusmuoto ja laajuus)	<ul style="list-style-type: none"> – rahoitus liikennehallinnon budjetista; muiden tahojen osallistuminen ja siten voimavarojen yh- distäminen kyseenalaista – yksityinen rahoitus voi olla ongelmallista ± omaa toimintaa 	<ul style="list-style-type: none"> + rahoitus ja johto jaettavissa useiden tahojen kesken, voimavarojen yhdistäminen toteutuu + jäsenmaksutulot + yksityinen rahoitus mahdollinen ± toimeksiantosopimus tai korvamerkityt valtion tulot 	<ul style="list-style-type: none"> + rahoitus ja johto jaettavissa useiden tahojen kesken, voimavarojen yhdistäminen toteutuu + yksityinen rahoitus mahdollinen ± perustuu toimeksiantosopimukseen
Jatkuvuus (pitkäjänteisyys, kehittäminen)	<ul style="list-style-type: none"> + viraston yksiköt ovat yleensä pysyviä, jos toimin- ta on määritelty viraston tehtäväksi + toiminnan kehittämistä mahdollisesti ”työrauha” (rahoitusriskit vähäisiä) – virastoluonne saattaa rajoittaa toiminnan dynaa- mista kehittämistä (ei kannusteita kehittämiseen) 	<ul style="list-style-type: none"> + mahd. valtion säännöllisen tulon korvamerkitse- minen hyvä tae jatkuvuudelle (vrt. Liikenneturva) – toimeksianto-mallissa rahoituksesta on sovittava kausittain, mikä voi olla riski jatkuvuudelle + toimintaa voidaan arvioida ja kehittää sopimus- kausittain – puuttuva kilpailuasetelma saattaa heikentää kehittämistä 	<ul style="list-style-type: none"> + valtion sidosyksikköasema hyvä tae jatkuvuudel- le, koska ei tarvita kilpailutusta – rahoituksesta on sovittava kausittain, mikä voi olla riski jatkuvuudelle + toimintaa voidaan arvioida ja kehittää sopimus- kausittain – puuttuva kilpailuasetelma saattaa heikentää kehittämistä
Asiantuntemus (liikkuksen ohjaus, viestintä, edistämis- työ, liiketoiminta)	<ul style="list-style-type: none"> + monipuolista liikenteen asiantuntemusta + kestävä liikkuksen asiantuntemusta + edistämistyön / viestinnän asiantuntemusta + yritysten sitouttamisen asiantuntemusta 	<ul style="list-style-type: none"> + kestävä liikkuksen asiantuntemusta + edistämistyön / viestinnän asiantuntemusta + yritysten sitouttamisen asiantuntemusta 	<ul style="list-style-type: none"> + kestävä liikkuksen asiantuntemusta + edistämistyön / viestinnän asiantuntemusta + yritysten sitouttamisen asiantuntemusta

Näkökulma	Liikennevirasto	Uusi julkisoikeudellinen järjestö	Uusi valtion omistama yritys
Perustamisen helppous (nykyiset resurssit ja rakenteet)	± viraston perustamisesta keskustellaan + perustetaan pääosin olemassa olevia organisaatioita yhdistämällä – edellyttää poliittisia päätöksiä	– perustamisesta ei ole vielä keskusteltu – ei olemassa olevia resursseja – edellyttää lain muotoilua ja poliittista päätöstä	– perustamisesta ei ole vielä keskusteltu – ei olemassa olevia resursseja – edellyttää valtionneuvoston päätöstä
Yhteys seuduille (alueorganisaatiot ja suhde niihin)	+ tiepiirin ja lääninhallitusten liikenneosastojen yhdistelmät, määräysvalta + seudulliset yhteistyöryhmät (LJS, liikenteen hallinta)	– ei ole olemassa / täytyy luoda	– ei ole olemassa / täytyy luoda
Tilaajien rooli	Liikennevirasto tuottaa liikkumisen palvelukeskus-toiminnan omana työnä, joka määritellään tulostohjauksessa. (Toisaalta suuntaus on nykyään ollut, että virastot ovat yhä enemmän pelkkiä tilaajaorganisaatioita, ja varsinainen toiminta ostetaan ulkopuolelta. Liikenneviraston tapauksessa tulisi tehdä selväksi, kummasta mallista on kyse.)	Valtionhallinnon yksiköt ohjaavat järjestön ja siten palvelukeskuksen toimintaa järjestön hallituksen jäsenten ominaisuudessa. Integrointi liikennehallintoon ja muuhun politiikkaan tapahtuu myös tämän kautta. Jos valtionhallinto ostaa palvelukeskustoiminnan järjestöltä, tilaajien rooli on sama kuin Motivan ja uuden valtion omistaman yrityksen tapauksessa.	Tilaajat ostavat liikkumisen palvelukeskus-toiminnan uudelta yritykseltä sekä ohjaavat ja valvovat sen tuloksellisuutta. Integrointi liikennehallintoon ja muuhun politiikkaan tapahtuu tilaajien ja heidän tehtävämääritystensä kautta.
Mitä täytyy tehdä?	Liikennevirasto tulee perustaa, mikä edellyttää poliittisia päätöksiä. Liikennevirastoon on perustettava liikkumisen ohjauksesta tai kestävästä liikkumisesta vastaava yksikkö. Liikenneviraston johdon tulee sitoutua asiaan. Olemassa olevista virastoista (mm. Tiehallinnosta) siirtyviä henkilöitä täytyy kouluttaa toimintaa varten ja rekrytoida myös lisää henkilöikuntaa. Toiminnalle täytyy varata rahoitus Liikenneviraston budjetista.	Täytyy perustaa uusi julkisoikeudellinen järjestö, mikä edellyttää uuden lain muotoilua ja poliittista päätöstä. On päätettävä järjestön rahoitusmekanismeista (korvamerkityt valtion tulot vai palvelun ostaminen) ja varattava rahoitus vastaaviin budjetteihin. On määriteltävä uuden järjestön yhteys seudulliseen toimintaan.	Täytyy perustaa uusi valtion yritys, mikä edellyttää vähintäänkin valtionneuvoston päätöstä. Tilaajien on varattava rahoitus palvelun ostamiseen. On määriteltävä tämän yrityksen suhde seudulliseen toimintaan.

7 LÄHTÖKOHTIA LIIKKUMISEN PALVELUKESKUSTEN PERUSTAMISELLE SUURILLA KAUPUNKISEUDUILLA

7.1 Yleistä

Myös seudullisella tasolla liikkumisen palvelukeskus voitaisiin sijoittaa olemassa oleviin julkishallinnon yksiköihin tai yrityksiin tai sitä varten voitaisiin perustaa uusi julkishallinnon yksikkö tai yritys. Yritykseen sijoittaminen tarkoittaisi käytännössä sitä, että pääasiassa julkishallinto ostaisi palvelun kyseiseltä yritykseltä.

Tässä työssä haastateltiin neljän suurimman kaupunkiseudun – Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun – edustajia liikkumisen palvelukeskus -toiminnan organisoimisesta. Kullakin kaupunkiseudulla nousi esille jokin erityisen toteuttamiskelpoinen etenemispolku. Vartenotettavimmiksi vaihtoehtoisiksi nousivat palvelukeskustoiminnan sijoittaminen olemassa oleviin julkishallinnon yksiköihin (Helsinki, Tampere, Turku) sekä osittain myös ostopalvelu yrityksiltä, joko kaupungin omalta (Tampere) tai yksityiseltä (Oulu). Keskeisiä julkishallinnon yksiköitä olivat erityisesti joukkoliikenteen tilaajaorganisaatiot (Helsinki ja Tampere) tai vaihtoehtoisesti kaavoituksesta ja liikennesuunnittelusta vastaavat virastot (Turku). Olennaista oli, että näillä tahoilla on jo entuudestaan kokemusta liikkumisen ohjauksen palveluiden tuottamisesta alueella.

Kullakin seudulla keskeisiä liikkumisen ohjauksen toimijoita ja mahdollisia palvelupisteitä on kuitenkin monia. Olisikin tärkeää, että ytimenä toimiva julkishallinnon yksikkö ottaisi vastuun toimijoiden verkoston koordinoimisesta. Asiakkaiden näkökulmasta toimijoiden verkosto on helpompi käsitellä, jos eri toimijat käyttävät yhteistä liikkumisen ohjauksen brändiä, kuten luvussa 5.1 esitettiin.

7.2 Pääkaupunkiseutu

7.2.1 Organisointi

Pääkaupunkiseudulla on jo käynnissä liikkumisen palvelukeskustoiminnan suunnittelu työnimellä pääkaupunkiseudun liikenneinfokeskus. Tarkoitus on laajentaa vuodesta 2009 alkaen Pääkaupunkiseudun liikenneneuvonnan (0100 111) tarjoamia palveluja (HKL 2007). Liikenneneuvonnan rahoittaa tällä hetkellä YTV ja sitä kautta pääkaupunkiseudun kunnat osallistuvat rahoitukseen kuntaosuuksiensa kautta. Palvelun tuottaa HKL. Tulevaisuudessa HKL ja YTV:n liikenneosastot yhdistyvät yhdeksi organisaatioksi.

Pääkaupunkiseudun liikenneinfokeskus ei alkuvaiheessa kata kaikkia seudullisen liikkumisen palvelukeskuksen palveluita, mutta tavoitteena on kehittää ja monipuolistaa sen toimintaa tämän suuntaisesti. Alkuvaiheessa infokeskuksen päätehtävänä on antaa pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen aikataulu-, reitti- ym. asiakasneuvontaa sekä kerätä ja välittää ajantasaista tietoa erityisesti joukkoliikenteen sujuvuudesta ja häiriöistä liikkujille, muille alan toimijoille ja medialle.

Infokeskuksen tehtäviksi vuodesta 2009 alkaen on kaavailtu alustavasti seuraavia:

- reitti- ja aikatauluneuvonta
- Poikkeusinfo-palvelun kautta levitettävien tiedotteiden tekeminen
- matkakortti- ja muu lippuneuvonta (esim. työsuhdelippu ja suoraveloituspapu)
- muu neuvonta:
 - liityntäpysäköinti
 - kaupunkipyörät
 - kävely ja pyöräily
 - yhteiskäyttöautoilu (City Car Club)
- palautteiden käsittely
- kutsuliikenteen kutsunvälitystoiminta
- yritysten liikkumissuunnitelmien markkinointi ja tekeminen (2009/2010 lähtien)
- joukkoliikenteen markkinointiyhteistyö kiinteistönvälittäjien kanssa (2009/2010 lähtien)
- tiedon ja materiaalin välittäminen asiakaspalvelupisteisiin.

Täysin uusia tehtäviä nykyiselle Liikenneneuvonnalle ovat kävelyn ja pyöräilyn neuvonta, poikkeustiedotteiden tekeminen, kutsunvälitystoiminta sekä markkinointitehtävät. Pääkaupunkiseudun toimijat näkevät yrityksiin kohdistuvan suoramarkkinoinnin (mm. liikkumissuunnitelmat, työsuhdelippu) erittäin tärkeäksi kehityskohteeksi. Tämä on myös kansainvälisesti katsottuna liikkumisen ohjauksen keskeisimpiä toiminta-alueita. Lisäksi pääkaupunkiseudulla on kiinnostusta kokeilla myös kotikäyntejä, joista on hyviä kokemuksia Englannista ja Ruotsista. Näistä olisi tärkeää saada vaikutustietoa suomalaisten kokeilujen kautta.

Infokeskustoimintaan liittyen YTV on tuottamassa kaikki liikennemuodot käsittävää liikennetietoportaalia. Sivusto avataan vuonna 2008. Tämä voisi luonnollisesti toimia myös liikkumisen palvelukeskustoimintojen tiedotuskanavana.

Asiakaspalvelupisteiden osalta tukeudutaan ensisijaisesti olemassa oleviin joukkoliikenteen palvelupisteisiin. On kuitenkin tärkeää pyrkiä verkottamaan kestävän liikkumisen eri osa-alueiden toimijoita ja niiden palvelupisteitä niin, että tieto palveluista saavuttaisi asiakkaat mahdollisimman hyvin. Yhteinen liikkumisen ohjauksen brändi – toki toimijoiden omien vahvojen brändien rinnalla – voisi auttaa verkoston ja kokonaisuuden hahmottamisessa.

Joukkoliikenteen toimijoiden ohella tärkeitä tiedonlähteitä ja palveluntarjoajia palvelupisteineen ovat muun muassa Helsingin kaupungin ympäristökeskus sekä kävelyn ja pyöräilyn osalta Töölönlahden ulkoilukeskus. Myös kaupunkisuunnitteluvirasto, Uudenmaan tiepiiri, Uudenmaan liitto sekä Helsingin Polkupyöräilijät ovat keskeisiä toimijoita Helsingin seudun liikkumisen ohjauksen verkostossa. Tulevaisuudessa Helsingin seudulle saatetaan perustaa myös yhteinen ympäristötiedon sekä energia- ja materiaalitehokkuuden palvelukeskus. Tarvetta olisi myös erityiselle pyöräkeskukselle, joka tarjoaisi erilaisia pyöräilyyn liittyviä palveluja (mm. vartioitu pysäköinti ja vuokraus). Joukkoliikenteen sisällä on tärkeää tiivistää HKL:n, YTV:n, VR:n ja RHK:n yhteistyötä. Eri toimijat voisivat tehdä yhteistyötä keskenään ja Liikenneinfokeskus voisi tarvittaessa tilata asiantuntijapalveluita eri toimijoilta tai toisinpäin. Hyödyllinen yhteistyö- tai neuvottelukumppani voisi myös olla Kauppakamari, jonka kanssa voitaisiin edistää yrityksiin kohdistuvaa liikkumisen ohjausta.

Liikenneinfokeskus voisi kuitenkin toimia Helsingin seudun liikkumisen ohjauksen verkoston koordinaattorina ja ensisijaisena linkkinä valtakunnalliseen verkostoon ja toimintaan.

Tulevaisuudessa toiminnan tulisi kattaa virallista pääkaupunkiseutua laajempi alue eli koko Helsingin työssäkäyntialue. Tämä liittyy laajempaan keskusteluun Helsingin seudun kuntien yhteistyöstä. Suurempia rakennemuutoksia odotellessa toiminnan alueellinen laajentuminen voisi tapahtua ympäryskuntien YTV:n lippualueeseen liittymisen myötä.

7.2.2 Resurssit ja ohjaus

Helsingin seudun liikkumisen palvelukeskustoiminnalle sopivan vertailukohdan muodostavat Göteborgin, Tukholman ja Grazin toimintamallit. Näissä kaupungeissa liikkumisen ohjauksen parissa työskentelee 8–12 työntekijää. Pääkaupunkiseudun liikenneneuvonnassa työskentelee jo valmiiksi 9 palvelualan ammattitaitoista henkilöä seitsemänä päivänä viikossa ympäri vuoden. Heillä on vahva joukkoliikennealan pätevyys. Muiden osa-alueiden tuntemusta on tarve kehittää perehdyttämisellä ja koulutuksella. Lisäksi keskus tekee tiivistä yhteistyötä HKL:n ja YTV:n viestinnän kanssa, jotka tuottavat keskukselle sen tarvitsemaa materiaalia.

Nykyiset resurssit eivät kuitenkaan riitä suoramarkkinoinnin tekemiseen esimerkiksi yrityksille. Keskukseen tulisikin myöhemmin palkata vähintään 1–2 henkilöä suoramarkkinointitehtäviä varten. Liikenneneuvonnan nykyiset kustannukset ovat noin 490 000 euroa vuodessa. Vuodelle 2009 infokeskuksen kustannuksiksi on arvioitu noin 560 000 euroa. Tukholmassa liikkumisen palvelukeskuksen kustannukset ovat vajaa miljoona euroa ja Göteborgissa jopa kolme miljoonaa euroa vuodessa. Helsingin seudullakin on odotettavissa, että liikkumisen ohjauksen palveluiden laajentaminen lisää infokeskuksen rahoitustarvetta tulevaisuudessa.

Liikenneinfokeskuksen rahoitusvastuu on YTV:llä ja pääkaupunkiseudun kunnilla. Myös RHK rahoittaa toimintaa maksamalla lähijunista tehdyt poikkeustiedotteet. Tässä selvityksessä on ehdotettu, että liikkumisen palvelukeskuksen rahoitus jaettaisiin useiden hallinnonalojen ja joukkoliikennetoimijoiden kesken. YTV-rahoitus edustaa pääasiassa kaupunkien liikenteen hallinnonala. Palvelukonseptin laajentamisen edellytykset ovat paremmat, jos rahoitukseen ja toiminnan ohjaamiseen osallistuu myös muita hallinnonaloja ja liikenteen toimijoita (erityisesti ympäristö-, liikunta- ja opetustoimet). Myös valtion tulisi osallistua jollain tavalla Helsingin seudun toiminnan rahoittamiseen. Kaikissa ulkomaisissa esimerkeissä valtio on tukenut seudullisia liikkumisen palvelukeskuksia. Tämä tukisi liikennepoliittisia tavoitteita vastaavasti kuten suurten kaupunkien joukkoliikenteen lipputuki.

Yhteistyötä kannattaa tehdä myös Destian HITS-liikennetiedotuspalveluiden kehittämisen kanssa. Palvelukonseptin kehittyessä se voi olla potentiaalinen yhteistyökumppani palveluiden tuottamisessa.

Liikkumisen palvelukeskustoiminnan ohjausta varten voitaisiin mahdollisesti perustaa liikkumisen ohjauksen työryhmä, jossa olisivat kaikki keskeiset tahot edustettuina. Se voisi mahdollisesti olla jo toimivan Pääkaupunkiseudun liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmän (PLH) alainen työryhmä.

7.3 Tampereen seutu

7.3.1 *Organisointi*

Tampereen seudulla nähtiin parhaaksi, että kehitettäisiin jo olemassa olevaa yhteistyötä Tampereen joukkoliikenteen ja ympäristötietokeskus Moreenian (Ekokumppanit Oy:n) välillä. Tampereen joukkoliikenne toimisi Tampereen seudun liikkumisen ohjauksen verkoston koordinaattorina, joka voi tilata osan liikkumisen ohjauksen suunnittelusta ja palveluista Moreenialta (Ekokumppanit Oy:ltä). Moreenian tuottamia palveluita olisivat erityisesti liikkumisen ohjauksen konsultointi- ja koulutuspalvelut.

Operatiivinen asiakaspalvelu keskitettäisiin Palvelupiste Frenckelliin, josta Tampereen joukkoliikenne ostaa jo nyt asiakaspalvelua, kuten muutkin Kaupunkiympäristön kehittämisen yksiköt (kaavoitus, liikennesuunnittelu). Lisäksi Koskipuistoon on suunnitteilla uusi palvelupiste. Toki myös Moreenian omat tilat voivat toimia yhtenä palvelupisteenä liikkumisen ohjauksen brändin alla.

Muita keskeisiä toimijoita Tampereen seudun liikkumisen ohjauksen verkostossa olisivat Hämeen tiepiiri sekä Ekokumppanit Oy:n ylläpitämä Ekokumppanit Klubi ry ja monet siihen kuuluvat toimijat. Tulevaisuudessa tulisi miettiä, miten koko Tampereen seutu ympäryskunnat mukaan lukien saataisiin mukaan liikkumisen palvelukeskustoimintaan.

Tampereella on jo olemassa kaikki liikennemuodot kattava Internet-sivusto www.liikenneny.fi. Sinne olisi mahdollista lisätä tietoa kestävästä liikkumisesta ja liikkumisen palvelukeskuksen palveluista tulevaisuudessa.

7.3.2 *Resurssit ja ohjaus*

Tällä hetkellä Tampereen joukkoliikenne ja Moreenia käyttävät arviolta 0,5 henkilötyövuotta liikkumisen ohjaukseen. Palvelupiste Frenckellissä työskentelee 15–20 työntekijää, jotka tosin palvelevat myös kaavoitus- ja liikennesuunnittelukysymyksissä. Liikkumisen palvelukeskustoiminta edellyttäisi ensinnäkin Palvelupiste Frenckellin työntekijöiden lisäkouluttamista. Kysyntälähtöisen neuvontatyön ohella heidät voitaisiin kouluttaa tekemään palvelupisteen hiljaisina aikoina myös liikkumisen ohjauksen suoramarkkinointia. Uudelleenkoulutuksen lisäksi palvelupisteeseen saatetaan tarvita myös 1–2 uutta työntekijää.

Jos Tampereen joukkoliikenne keskittyy jatkossakin tilaamiseen, liikkumisen ohjauksen konsultointi- ja koulutuspalvelujen tuottamista varten täytyisi Moreeniaan rekrytoida ainakin 1–2 liikkumisen ohjaukseen keskittyvää työntekijää. Tämän lisäksi Tampereen joukkoliikenteessä olisi hyvä olla vähintään yksi liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilö. Kaiken kaikkiaan Tampereella olisi hyvä varata liikkumisen palvelukeskustoimintaan vähintään 4 henkilötyövuotta.

Rahoitusta tarvittaisiin lisää sekä henkilöstörekrytointeihin että itse toimintaan. Koko liikkumisen palvelukeskustoiminnan rahoitus voisi Tampereen seudulla olla 400 000–600 000 euroa vuodessa. Valtion tulisi osallistua myös Tampereen seudun liikkumisen palvelukeskuksen rahoittamiseen yhtä lailla kuin Helsingin seudunkin.

Liikkumisen palvelukeskustoiminnan ohjausta varten voitaisiin mahdollisesti perustaa liikkumisen ohjauksen työ- tai johtoryhmä, jossa olisivat kaikki keskeiset tahot edustettuina. Se

voisi mahdollisesti olla syksyllä 2007 perustetun seudullisen liikenteen ja liikkumisen hallinnan johtoryhmän alainen työryhmä.

7.4 Turun seutu

7.4.1 Organisointi

Turussa liikkumisen palvelukeskus voisi toimia osana vuoden 2008 alussa perustettua Kestävän kehityksen keskusta, joka muodostettiin yhdistämällä Varsinais-Suomen Agendatoimisto ja Varsinais-Suomen Energiatoimisto. Toiminta on ympäristö- ja kaavoitusviraston alaista kuten tähänkin mennessä.

Itse ympäristö- ja kaavoitusvirastossa tulisi olla yksi liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilö. Tämä vastuuhenkilö olisi luontevaa jatkoa kevyen liikenteen asiamiehelle, joka oli määrääkainen projekti.

Asiakaspalvelupisteiden osalta Turussa tukeudutaan ensinnäkin olemassa oleviin asiakaspalvelupisteisiin. Joukkoliikenteen myyntipisteiden palvelutarjontaa olisi kuitenkin tarpeen yhtenäistää. Kun joukkoliikenteen uusi palvelupiste Kauppatorilla toteutuu, siitä voitaisiin mahdollisesti kehittää liikkumisen palvelukeskuksen asiakaspalvelupiste, johon voitaisiin yhdistää myös kävelyä, pyöräilyä ja kestävää autoilua palvelevia toimintoja. Myös uuden Kestävän kehityksen keskuksen tuleva toimitila vanhalla suurtorilla Tuomiokirkon katveessa voisi toimia yhtenä palvelupisteenä. Sinne on tulossa koulutus- ja näyttelytilat. Muita asiakaspalvelupisteitä olisivat muun muassa Liikuntapalvelukeskuksen pisteet.

Turussa ei vielä ole olemassa tai kehitteillä mitään yleistä liikenteen informaationsivustoa. Liikkumisen palvelukeskuksen perustamisen yhteydessä ainakin kestävän liikkumisen sivuston luominen olisi tärkeää.

7.4.2 Resurssit ja ohjaus

Vaikka agenda- ja energiatoimistoissa on jo tehty liikkumisen ohjaus -työtä, varsinaisen liikkumisen palvelukeskuksen perustaminen Kestävän kehityksen keskuksen yhteyteen edellyttää lisää työntekijöitä ainakin 1–2 henkilötyövuoden verran. Kaiken kaikkiaan Turun kokoisella seudulla liikkumisen palvelukeskuksen kokonaisresurssit voisivat olla samaa luokkaa kuin Tampereelläkin eli 4 henkilötyövuotta ja 400 000–600 000 euroa vuodessa.

Turussa pidettiin erittäin tärkeänä sitä, että valtio osallistuu myös seudullisten liikkumisen palvelukeskusten toimintaan. Turun omat resurssit ovat riittämättömät. Käynnistysvaiheessa valtiolta kaivattaisiin tukea jopa 50 %. Myös EU-projekteja voisi käynnistämisen vaiheessa hyödyntää mahdollisuuksien mukaan.

Liikkumisen palvelukeskuksen ohjaukseen ja mahdollisesti myös rahoitukseen voisi osallistua Varsinais-Suomen maakuntaliitto, jotta seudun muut kunnat saadaan nivottua toimintaan. Lisäksi ohjausryhmässä tulisi olla Liikuntapalvelukeskuksen sekä aluekumppanuustoiminnan edustajat.

7.5 Oulun seutu

7.5.1 *Organisointi*

Oulussa nähtiin ensisijaisena kehittää liikkumisen ohjausta Olli-palvelun osana. Olli-palvelu on Tiehallinnon, Oulun kaupungin, LVM:n ja Destian yhteinen PPP-pilottihanke, joka jatkuu vuoden 2008 yli. Tämän jälkeen Destia on sitoutunut ylläpitämään palvelua kaupalliselta pohjalta kahden seuraavan vuoden ajan.

Keskeinen osa Olli-palvelua on liikenteen tiedotusportaali (www.oulunliikenne.fi), johon voitaisiin lisätä liikkumisen ohjaukseen liittyvää tietoa ja palveluita. Myös suoramarkkinointipalvelujen hankkiminen Olli-palvelusta voisi olla mahdollista. Olli-palvelu tekee jo kampanjayhteistyötä paikallisen Radio Megan kanssa.

Keskeisinä palvelupisteinä nähtiin mahdollinen uusi Matkakeskus sekä kaupungin turisti-info. Nämä vastaisivat ennen kaikkea mahdollisen materiaalin jakamisesta. Olisi kuitenkin tärkeää määrittää, miten Olli-palvelu ja asiakaspalvelupisteet verkottuvat toisiinsa. Tätä varten olisi hyvä nimetä kaupungin tai seudun hallintoon vähintään yksi vastuhenkilö hallitsemaan liikkumisen ohjauksen kokonaisuutta (Olli, Matkakeskus, Turisti-info, pilottihankkeet). Kokonaisuuden hallintaan olisi hyvä panostaa etenkin, kun Oulun seudulla pidetään tärkeänä edetä pilottihankkein ennen varsinaisen liikkumisen palvelukeskuksen perustamista. Erityisen tärkeinä pidettiin kävelyn ja pyöräilyn edistämistä kampanjoilla sekä yrityksille suuntautuvia palveluja.

7.5.2 *Resurssit ja ohjaus*

Oulussa koettiin, että rahoituksen saaminen kaupungilta liikkumisen palvelukeskus-toimintaan tai ylipäänsä liikkumisen ohjaukseen edellyttää ensin tietoa toiminnan vaikutuksista seudulla. Tätä tietoa puolestaan voidaan kerätä pilottihankkeilla.

Pilottihankkeiden rahoituksen lisäksi olisi kuitenkin hyvä osoittaa resurssit vähintään yhdelle liikkumisen ohjauksen vastuhenkilölle kaupungin tai seudun hallinnossa.

Kaiken kaikkiaan Oulun kokoisella seudulla liikkumisen ohjauksen resurssitarve on samaa luokkaa kuin Tampereella ja Turussakin eli noin 4 henkilötyövuotta sekä 400 000–600 000 euroa vuositasolla. Osa rahoituksesta tulisi valtiolta kuten muillakin seuduilla.

Myös Oulun seudulla on perusteilla liikenteen hallinnan työryhmä. Oulussa ei kuitenkaan pidetä tätä työryhmää oikeana vastuutahona liikkumisen ohjaukselle. Parempina vaihtoehtoina liikkumisen ohjaus -toiminnan ohjaamiseen nähtiin joukkoliikennetyöryhmä tai liikennejärjestelmätyöryhmä.

8 PÄÄTELMÄT

8.1 Liikkumisen ohjaus on tehokas liikenteen kysynnän hallinnan keino ja tarvitsee organisointia

Liikkumisen ohjausta toteutetaan Euroopassa jo laajasti, mutta Suomessa vasta vähän ja hajanaisesti. Liikkumisen ohjaus on kuitenkin tehokas ja suhteellisen edullinen keino vaikuttaa liikenteen kysyntään ja ratkaista monia liikenneongelmia. Se ei myöskään yleensä törmää suureen vastustukseen, koska se perustuu pääasiassa vapaaehtoisuuteen ja kannustamiseen rajoittamisen sijaan. Näiden seikkojen vuoksi liikkumisen ohjauksen toteuttamiseen voidaan ryhtyä nopeastikin.

Kestävää liikkumista edistävä liikkumisen ohjaus tarvitsee julkiselta sektorilta vastaavanlaista panostusta kuin esimerkiksi liikenneturvallisuuteen ja energiansäästöön liittyvä tiedottaminen ja asennevaikuttaminen saavat. Liikkumisen palvelukeskus merkitsisi kestävästä liikkumisesta edistämiseksi samaa kuin Liikenneturva liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja Motiva energiansäästön edistämiseksi. Nykyään on vaikea kuvitella esimerkiksi liikenneturvallisuustyötä ilman Liikenneturvaa. Liikkumisen palvelukeskuksen avulla liikkumisen ohjaukselle saataisiin vastaava painoarvo liikennepolitiikassa sekä pysyvät toimijat ja säännöllinen rahoitus.

8.2 Valtakunnallinen tuki ja kehittämistyö liikkumisen ohjaukselle on tärkeää

Liikkumisen ohjausta toteutetaan viime kädessä seudullisesti ja paikallisesti, mutta se tarvitsee vahvaa valtakunnallista tukea kuten muukin edistämistyö. Liikkumisen ohjaus on tehokainta suurilla kaupunkiseuduilla, joilla on tarjota vaihtoehtoja auton käytölle. Useissa Euroopan maissa valtio osallistuu omalla osuudellaan seudullisen liikkumisen ohjauksen tukemiseen ja rahoittamiseen. Yksinomaan seutujen vastuulle jätettynä toiminnalla on vaara jäädä resursseiltaan pieneksi ja vaikuttavuudeltaan marginaaliseksi.

Valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen tehtäviin kuuluu muun muassa liikkumisen ohjauksen toimintamallien yleinen kehittäminen ja markkinointi. Seuduilla taas keskitytään liikkumisen ohjauksen palvelujen toteuttamiseen käytännössä. Voimavarojen yhdistäminen on kustannustehokasta myös liikkumisen ohjauksen markkinoinnissa. Yhteinen liikkumisen ohjauksen brändi auttaa tekemään liikkumisen ohjauksen palveluja tutuksi myös seuduilla. Koska liikkumisen ohjaus on Suomessa toistaiseksi pienimuotoista, tässä vaiheessa olisi vielä hyvät mahdollisuudet kehittää yhtenäisiä toiminta- ja palvelumalleja valtakunnallisia ja seudullisia voimavaroja yhdistämällä.

8.3 Liikkumisen palvelukeskus kytkee liikkumisen ohjauksen osaksi liikennejärjestelmän kehittämistä

Keskeinen osa liikkumisen ohjauksen organisointia on pysyvien toimijoiden ja säännöllisen rahoituksen luominen. Liikkumisen palvelukeskus -toiminta on keino kytkeä liikkumisen ohjaus osaksi liikennepolitiikkaa ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Valtakunnalliselle liikkumisen palvelukeskukselle sekä liikkumisen ohjaukselle yleisesti (ml. tuki työpaikkojen liikkumissuunnitelmien tekemiseen) tarvittaisiin oma momentti valtion talousarvioon vähintäänkin liikennehallinnonalan kohdalle.

Eurooppalaisten esimerkkien perusteella vuosittainen rahoitus valtakunnallisen toiminnan osalta vaihtelee 0,3–2,0 M€ välillä. Suomessa valtakunnalliseen palvelukeskustoimintaan voitaisiin varata esimerkiksi 0,6–0,8 M€/v. Tämä sisältäisi noin 4–6 henkilötyövuoden panostuksen. Lisäksi olisi hyvä varata eri toimijoiden omiin liikkumisen ohjauksen hankkeisiin tukea noin 0,5–1,0 M€/v vastaavasti kuin TEM (aiemmin KTM) tukee yritysten energiakatselmusten tekemistä ja energiaa säästäviä investointeja. Seudullisen liikkumisen palvelukeskuksen resurssitarve vaihtelisi seudun koosta ja keskuksen palvelutarjonnasta riippuen 4–12 henkilötyövuoden ja 0,6–1,4 M€ välillä.

8.4 Liikkumisen ohjauksessa on useita vastuutahoja ja toimijoita

Liikkumisen ohjaus ja kestävä liikkumisen edistäminen koskettaa jo nykyään muitakin toimijoita liikenteen hallinnonalan toimijoiden ohella. Liikkumispalveluiden tarjoajat – julkiset ja yksityiset – ovat tietenkin liikkumisen ohjauksen ytimessä. Kestävän liikkumisen edistäminen on luonnollisesti osa ympäristöpolitiikkaa ja -hallintoa. Energiansäästön edistäminen liittyy puolestaan läheisesti tähän. Lisäksi terveysalan toimijat ovat kiinnostuneita kestävä liikkumisen – erityisesti kävelyn ja pyöräilyn – edistämisestä kansanterveyden näkökulmasta. Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyen myös liikuntasektorin toimijat tulevat kuvioon mukaan. Edelleen liikenneturvallisuutta edistävät organisaatiot ovat liikkumisen ohjauksen kannalta tärkeitä. Kaikki sektorit käsittävät sekä viranomaisia, palveluntarjoajia ja järjestöjä. Nämä kaikki toimijat olisi tärkeää kytkeä jollain tavalla mukaan liikkumisen ohjaukseen ja sen organisointiin.

8.5 Valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen sijoittaminen

Valtakunnallinen liikkumisen palvelukeskus voisi tulevaisuudessa olla mahdollisesti perustettavan liikenneviraston omaa toimintaa. Nopea liikkeellelähtö vaatisi kuitenkin jo olemassa olevaa organisaatiota. Motivalla on valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen nopeaan käynnistämiseen parhaimmat edellytykset, koska sillä on kokemusta vastaavanlaisesta toiminnasta energiansäästön alalla. Motiva tuottaa jo nyt jonkin verran liikkumisen ohjauksen palveluja, joten kyse olisi toiminnan volyymin lisäämisestä ja edelleen kehittämisestä sekä rahoituskuvioden selkeyttämisestä ja pitkäjänteistämistä liikkumisen ohjauksen osalta. Mallina voitaisiin käyttää Motivan ja TEM:in (aiemmin KTM) välistä sopimusmenettelyä ja energiansäästön edistämisen toiminta- ja rahoitusmalleja. Toiminnan käynnistäminen osana Motivaa ei kuitenkaan estäisi sen siirtämistä myöhemmin esimerkiksi juuri liikennevirastoon. Myös muita pitkän aikavälin organisaatiovaihtoehtoja (julkisoikeudellinen järjestö, uusi valtiоныritys) voitaisiin harkita uudestaan tulevaisuudessa. Toiminta olisi mahdollista sijoittaa jopa Liikenneturvaan, jos sen tehtäväkenttää tulevaisuudessa laajennetaan.

8.6 Eteneminen seudullisten liikkumisen palvelukeskusten perustamiseksi

Seudullisten liikkumisen palvelukeskusten suunnitelmia tulisi tehdä yhteistyössä sekä eri seutujen että valtakunnallisen toiminnan suunnittelun kanssa, jotta voidaan hyödyntää kokemuksia ja ideoita puolin ja toisin. Tämä on olennaista myös liikkumisen ohjauksen brändin kehittämisessä kunkin seudun kannalta tarkoituksenmukaiseksi. Suunnitteluyhteistyö on tärkeää myös seudullisen toiminnan valtion rahoituksen kannalta.

Kullakin seudulla liikkumisen palvelukeskuksen perustaminen tai sitä koskevat suunnitelmat tulisi ottaa yhtenä hankkeena huomioon liikennejärjestelmäsuunnittelun (LJS) prosessissa.

Tavoitteet toiminnan käynnistämisestä olisi myös hyvä linjata kaupunginhallitusten tai seutuhallinnon tasolla.

Myös seuduilla tulisi käynnistää neuvottelut kaikkien keskeisten toimijoiden kanssa osallistumisesta liikkumisen palvelukeskus -toimintaan. Lisäksi seutujen keskuskaupunkien tulisi käydä neuvotteluja ympäryskuntien kanssa heidän osallistumisestaan toimintaan. Helsingin seudulla tämä tarkoittaa YTV-aluetta laajempaa aluetta. Maakuntaliitot voivat osaltaan auttaa tässä prosessissa.

LÄHTEET

Atterbrand, A., Jorde, B., Kasin, O., Krag, T., Silfverberg, B., Skur, J. ja Stenvall, M. (2005). Mobility Management in the Nordic Countries. TemaNord 2005:539. Nordic Council of Ministers. Copenhagen.

Blinikka, Päivi (2004). Materiaalitehokkuuden palvelukeskus. Esiselvitys. Alueelliset ympäristöjulkaisut 364. Pirkanmaan ympäristökeskus. Tampere.

Bäckström, Juha, Laine Tomi. (2007). Pääkaupunkiseudun liikenneinfokeskus, esiselvitys. AINO-julkaisuja 42/2007. Liikenne- ja viestintäministeriö.

City of Göteborg Traffic & Public Transport Authority (2007). Travel Coaching. A project to change travel habits.

Donner, Jochim ja Sala, Elina (2008). Liikkumisen palvelukeskusten ulkomaisia toimintamalleja. Julkaisematon raportti. Ramboll Oy.

EPOMM (2007). What is Mobility Management.
http://www.epomm.org/index.phtml?Main_ID=820. Luettu 16.4.2007

HKL 2007. Ympäristöystävällisen kaupunkiliikenteen kehittäminen Helsingissä. Helsingin kaupungin liikennelaitoksen julkaisuja D: 9/2007.

Kiiskilä, Kati, Koskinen, Laura ja Vähä-Rahka, Maija (2002). Liikkumisen ohjaus ja sen soveltamismahdollisuudet Tampereen seudulla. Tutkimuksia 46. Tampereen teknillinen korkeakoulu, liikenne- ja kuljetustekniikka.

Laine, Toimi ja Sandberg, Heidi (2007). Liikenteen hallinnan seudullisen yhteistyön kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 59/2007.

Mobility management – User manual. 1999. Verkkojulkaisu.
<http://www.epomm.org/downloads/Usermanual.pdf>. Luettu 9.1.2008.

Motiva (2006). Liikkumisen ohjaus – valintoja liikkumiskäyttäytymiseen. Euroopan komission IEE-ohjelman TREATISE-projektissa tuotettu opas.
http://www.treatise.eu.com/UserFiles/File/Liikkumisen%20ohjaus%20Manual_FI.pdf

OPTIMUM² (2007). Mobility management proves useful in Belgium.
<http://www.optimum2.org/en/latest-news/147/> Luettu 1.11.2007

PORTAL (2003). Mobility management and travel awareness. 2003. Portal transport teaching material. <http://www.eu-portal.net/material/material2.phtml?sprache=en&kt=kt7>. Luettu 2005.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV (2002). Liikkumisen ohjaus -konsepti; Kansainvälisiä kokemuksia ja soveltaminen Suomeen. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:8.

Sala, Elina (2005). Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 94/2005.

Taskinen, Johanna, Heltimo, Juha ja Niemi, Renita (2006). Liikkumisen ohjauksen soveltuvuus Jätkäsaarella. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2006:1.

Virrankoski, Lauri ja Vähä-Rahka, Maija (1999). Liikettä työmatkaan! LYYLI-raporttisarja 12. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja.

Voltti, Ville ja Luoma, Maija (2007). Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2007.

Voltti, Ville ja Karasmaa, Niina (2007). Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa. Teoksessa: Soininen, Minna ja Kunnas, Jouko (toim.): Joukkoliikenteen tulevaisuus. Kymmenen puheenvuoroa. Edita. Helsinki.

Vähä-Rahka, Maija ja Jalasto, Petri (2002). Uutta liikkumiskulttuuria suomalaisille työpai-koille – työmatkaliikenteen ohjausta Suomeen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 22/2002.

LIITE 1 LIIKKUMISEN OHJAUKSEN PALVELUT

Tiedollinen ohjaus ja markkinointi	
Informaatio ja neuvonta	<p>Informaatio ja neuvonta ovat liikkumisen ohjauksen ydinpalveluja. Olennaista on kestäväään liikkumiseen liittyvän tiedon kokoaminen ja tarjonta siten, että sitä olisi helppo löytää ja hakea. Informaatiota tarjotaan sekä liikkumismahdollisuuksista itsestään että niistä palveluista, joista saa lisää tietoa ja palvelua eri aiheisiin liittyen. Informaatiota ja neuvontaa voidaan tarjota useita kanavia pitkin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • asiakaspalvelupiste • puhelinpalvelu • sähköinen viestintä / älykkäät palvelut • esitteet, oppaat ja kartat • asiakaslehdet ja -kirjeet • tiedotteet <p>Yleisen informaation lisäksi voidaan tarjota myös räätälöityä neuvontaa ja informaatiota asiakkaiden tarpeiden tai erilaisten kohderyhmien mukaan. Voidaan esimerkiksi tarjota vertailutietoja tietyille matkoille eri kulkutapojen matka-ajoista, kustannuksista, ympäristövaikutuksista sekä terveysvaikutuksista.</p>
Konsultointi	<p>Konsultoinnilla tarkoitetaan laajaa ja yksityiskohtaista neuvontaa asiakkaiden liikkumiseen liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi. Konsultointi käsittää tilanteesta riippuen lähtötilanteen analyysin, ratkaisujen kehittämistä, vaihtoehtojen arviointia sekä lopullisten suositusten tekemistä. Asiakkaista ovat yleensä suurehkot liikkumista aiheuttavat tahot kuten työpaikat, koulut, sairaalat tai huvipuistot. Tyypillinen esimerkki konsultoinnista on työpaikan tai jonkin muun organisaation liikkumissuunnitelman tekeminen (mobility plan, travel plan, accessibility planning). Toinen esimerkki on erilaisten tapahtumien liikkumisen järjestely. Kolmas esimerkki voisi olla yrityksen konsultointi ympäristöystävällisten ajoneuvojen hankinnoissa.</p> <p>Yritysten ja työpaikkojen konsultointi ja erityisesti liikkumissuunnitelmat ovat ehkä saaneet eniten huomiota kaikista liikkumisen ohjauksen palveluista. Liikkumisen ohjaus tuottaa yrityksille taloudellisia säästöjä, parempaa saavutettavuutta, terveys- ja turvallisuushyötyjä sekä parempaa imagoa. Liikkumissuunnitelmia on ryhdytty joissakin maissa jopa edellyttämään tietyn kokoisilta toimipaikoilta, tapahtumilta tai rakennushankkeilta (esim. Iso-Britannia).</p>
Markkinointi	<p>Erilaisten viestinnällisten kampanjoiden järjestäminen on perinteinen keino pyrkiä vaikuttamaan ihmisten asenteisiin. Kampanjalla haetaan suurta näkyvyyttä eri viestintävälineissä. Kampanjat voivat sisältää erilaisia kilpailuja ja arvontoja. Markkinoitavia palveluja (esim. joukkoliikenne, autojen yhteiskäyttö) voidaan tarjota kokeiltavaksi ilmaiseksi tietyksi ajaksi.</p> <p>Palkintoja, ilmaisia kokeiluja ja testauksia voidaan järjestää myös säännöllisesti ilman erityistä kampanjaa kuten minkä tahansa tuotteen markkinoinnissa.</p> <p>Suoramarkkinoinnissa (tai henkilökohtaisessa markkinoinnissa) lähestytään aktiivisesti asiakkaita joko postitse, puhelimitse tai jopa käymällä asiakkaan luona (kodeissa tai yrityksissä). Usein keskitytään johonkin tiettyyn kohderyhmään. Suoramarkkinointi on työpaikkojen liikkumissuunnitelmien ohella toinen liikkumisen ohjauksen palvelu, jota on paljon kehitetty Euroopassa ja muuallakin maailmassa, ja siitä on saatu hyviä tuloksia.</p>
Koulutus ja koulutusmateriaalit	<p>Koulutusta voidaan järjestää useista aihepiireistä. Yhdessä ääripäässä on konkreettisten taitojen opettelu (esim. taloudellinen ajotapa) ja toisessa ääripäässä yleinen koulutus liikenteen vaikutuksista ja kestävästä liikkumisesta.</p> <p>Itse koulutustapahtumien lisäksi voidaan tarjota koulutusmateriaalia koulutuslaitosten käyttöön ja itseopiskeluun. Lisäksi voidaan pyrkiä vaikuttamaan eri koulutusohjelmien (perus, yleissivistävä, ammatillinen) sisältöön siten, että kestävä liikkuminen tulee niissä huomioon otetuksi (erityisesti liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelijoiden sekä rakennus- ja kiinteistöalan koulutus).</p>

Palveluiden käyttäjälähtöinen kehittäminen	
Myynti-, vuokraus- ja varauspalvelut ja niiden koordinointi	<p>Itse palveluiden myynti, vuokraus ja varaus voivat myös olla osa liikkumisen ohjausta. Asiakkaan kannalta on usein järkevää, että sekä tietoa että itse palveluja saa samasta paikasta. Yhden ja saman tahon ei tarvitse kuitenkaan tuottaa kaikkia palveluita itse, vaan tilannetta voidaan verrata matkatoimistoon, jonka kautta voidaan myydä ja varata useiden eri palveluntarjoajien palveluja. Kyse on siis ensisijaisesti olemassa olevien palvelujen koordinoimisesta. Tässä mielessä liikkumisen ohjaukseen liittyvät myynti-, vuokraus ja varauspalvelut voivat käsittää muun muassa seuraavia asioita:</p> <ul style="list-style-type: none"> – joukkoliikennelippujen myynti (koko matkaketjun osalta) – autojen yhteiskäyttöpalvelujen myynti – kutsuohjatun joukkoliikenteen varaus – taksin varaus – yhdistetyt tapahtuma- ja joukkoliikenneliput – polkupyörien maksullinen pysäköinti – polkupyörien ja peräkärryjen vuokraus – kävely- ja pyöräilyvarusteita (esim. heijastimia, kypäriä, liukuesteitä) – karttoja – autojen vuokraus – kimpakyytivaraukset – taloudellisen ajotavan koulutuspalvelujen välittäminen – päästöjen kompensointipalvelut.
Liikkumis- ja muiden palvelujen yhdistäminen	<p>Koska liikkuminen liittyy yleensä kiinteästi johonkin muuhun toimintaan, voidaan kehittää innovatiivisia palveluja ja tuotteita, joissa liikkumispalvelu yhdistetään johonkin toiseen palveluun. Tällaisia ovat esimerkiksi joukkoliikenteen lippujen ja pääsylippujen yhdistelmät, sekä autojen yhteiskäyttöpalveluiden markkinointi asuntojen myynnin yhteydessä.</p>
Organisointi- ja kehittämispalvelut liikkumispalveluiden tarjoajille	<p>Organisointi- ja kehittämispalveluja tarjotaan pääasiassa liikkumispalveluiden tarjoajille, joita ovat julkishallinto ja palveluntarjoajat. Tavoitteena on yhtäältä lisätä edellä kuvattuja kestävän liikkumisen ja liikkumisen ohjauksen palveluja sekä kehittää palveluista entistä käyttäjälähtöisempiä (esim. työsuhdeliput, autojen yhteiskäyttöpalvelut, pyörien ja pyöräilyvarusteiden vuokraus). Tässä mielessä liikkumisen ohjaus palvelee liikennejärjestelmäsunnittelua ja sen hallintaa. Toisaalta organisoinnilla ja kehittämisellä tarkoitetaan itse liikkumisen ohjauksen jatkuvaa kehittämistä. Organisointi- ja kehittämispalvelut voivat käsittää esimerkiksi seuraavanlaisia palveluja:</p> <ul style="list-style-type: none"> – tutkimus- ja kehityshankkeet – kestävän liikkumisen tietopankin ylläpito – liikkumisen ohjauksen tai kestävän liikkumisen verkoston ylläpito – liikkumisen ohjauksen kansainvälisten yhteyksien ylläpito – eri toimijoiden aktivointi ja tukeminen liikkumisen ohjauksen järjestämisessä – asiakaspalautteen keräys ja välittäminen eri palveluntarjoajille – liikkumisen ohjauksen hankkeiden ja toiminnan rahoitus tai rahoitusmahdollisuuksista tiedottaminen

LIITE 2 LIIKKUMISEN OHJAUksen VAIKUTTAVUUS ULKOMAISISSA ESIMERKEISSÄ

Tiedot perustuvat erilliseen ulkomaisista toimintamalleista tehtyyn kartoitukseen (Donner ja Sala 2008).

HANKE	LIIKENNEMÄÄRÄT / KULKUTAPAOSUUDET	VAIKUTUKSET	KUSTANNUKSET / SÄÄSTÖT
Laaia seudullinen kokonaisuus (infrastruktuuria, palveluita ja liikkumisen ohjausta)			
Göteborg	Vuosina 1989–2005 ajoneuvoliikenteen osuus vähentynyt 5 %. Joukkoliikenteen osuus kasvanut 2 %.		
Lund	Vuosina 1988–2002 joukkoliikenteen käyttäjämäärän kasvu 15 %, pyöräilyn 11 % ja henkilöautoilun 1 % (vrt. Ruotsin ka. henkilöautoilun kasvu 10 %).	Myös liikenneonnettomuudet vähentyivät	
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus (tiedotusta, pysäköinnin ohjausta, kannusteita, suihkutiloja, ym.)			
Alankomaat, useita esimerkkejä	Yksityisautoilun osuus laskenut keskimäärin 20 %		
Iso-Britannia, useita esimerkkejä	Yksityisautoilun osuus laskenut 15–30 %		
Belgia, useita esimerkkejä	Pyöräilyavustus: → pyöräilijöiden osuus kasvoi 50 % (6,3 % → 9,5 %) Kimppakyytikannusteet: → kimppakyytiläisten osuus 77 % (3,9 % → 6,9 %) Joukkoliikenneavustus: → junamatkustajien osuus 150 % (6,6 % → 17,3 %) Liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilö: → autoilijoiden osuus väheni 70,1 % → 67,7 % Pysäköinnin ohjaus: → autoilijoiden osuus väheni 70,1 % → 54,7 % Yksityisautoilun osuus 65 % → 46 % (1998–2003)		
INFICON, Lichtenstein			Taloudellinen hyöty 80 000 € (pysäköintipaikkasäästöt miinus toim.pit. kustannukset)
Derriford sairaala, Plymouth, Englanti	Yksityisautoilun osuus 78 % → 54 % (1995–2001) Joukkoliikenteen käyttö kaksinkertaistui		Kustannukset 1997–1998 noin 186 000 €, vuosittain 220 000 € (56 €/työntekijä)
Vodafoneen pääkonttori, Berkshire, Englanti	Auton käyttö väheni n. 10 % (1998–2001)		Kustannukset 3,5 M€ (sis. lahjoitus kunnalle kevyen liikenteen väyliin), vuosittain 3,4 M€ (630 €/työntekijä)
Pfizerin pääkonttori, Walton Oaks, Englanti	Autoilun kulutapaosuus 75 % → 67 % (vuodesta 1998)		Pysäköintipaikkasäästöt 1,2 M€, vuosittain 700 € per vähennetty paikka
Tapahdumien liikkumisen ohjaus			
Alankomaat, useita esimerkkejä	Autoilun osuus on vähentynyt jopa 25 %		
Kampanjat			
Bikelt-kampanja kouluissa, Englanti	Pyöräilyn osuus keskimäärin 10 %, kun koko maassa vain 1 % koulumatkoilla.		

HANKE	LIIKENNEMÄÄRÄT / KULKUTAPAOSUUDET	VAIKUTUKSET	KUSTANNUKSET / SÄÄSTÖT
Suoramarkkinointi ja räätälöity neuvonta (kotitalouskäynnit, henkilökohtainen valmennus)			
Göteborg, Ruotsi (Travel Coaching -valmennus 68 hlö)	Kulutapamuutokset ajalla 8/2006–2/2007: <ul style="list-style-type: none">• auto 62 % → 27 %• joukkoliikenne 11 % → 20 %• pyöräily 16 % → 26 %• kävely 9 % → 26 %	CO2-päästöt: 64 kg/hlö/kk → 36 kg/hlö/kk (40 % vähentymä) Joka päivä töihin ajavien määrä 25 hlö → 2 hlö	
Iso-Britannia (Sustrans)	Autoliikenteen vähentymä 9–14 %		
Perth, Australia	Automatkojen määrä väheni 15 %, ajokilometrit 17 %, kävelyn osuus kasvoi 1/3, pyöräilyn 2/3, joukkoliikenteen 1/6 ja kimpapakyytien osuus 10 %.		Hyötykustannussuhde 30
"Switching to Public Transport", 12 000 hlö useista Euroopan maista (Socialdata, UITP)	Joukkoliikenteen käyttöaste 17 % → 21 % (164 → 196 matkaa/hlö/v)	Asiakkaiden tyytyväisyys parani	
Yli sata hanketta Saksassa, Ranskassa, Iso-Britanniassa, Itävallassa, Sveitsissä, Ruotsissa ja Yhdysvalloissa	Autolla tehtyjen matkojen määrä laski 6–14 %. Joukkoliikenne-, kävely- ja pyöräilymatkojen määrä kasvoi 4–32 %.		
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja olosuhteiden parantaminen			
Norja, kolme kaupunkia	Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen (arvio)	Liikenneonnettomuuksien, koulukyytien ja terveydenhuollon kustannusten vähentyminen, aikasäästöt, turvallisuuden parantuminen	Hyötykustannussuhde 2,94–14,34
Nebraska, Yhdysvallat			Hyötykustannussuhde 2,94
Lontoo, Englanti	Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen (toteutunut)		Hyötykustannussuhde 22 (ml. polttoaineverotulon pienentyminen)
Koulumatkat, Englanti (3 koulua)	Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen (toteutunut)		Hyötykustannussuhde 14,9–32,5
Terveysvaikutukset			
Norja	Kävelyn tai pyöräilyn lisääntyminen (arvio)	Säännöllisen liikunnan lisääntyminen	Yhteiskuntataloudellinen hyöty: <ul style="list-style-type: none">• aiemmin passiiviset 3000–4000 €/hlö/vuosi• aiemmin aktiiviset 500–1500 €/hlö/vuosi
Englanti	Kävelyn tai pyöräilyn lisääntyminen (toteutunut)	Säännöllisen liikunnan lisääntyminen	Yhteiskuntataloudelliset hyödyt 680 €/hlö/vuosi
Yhdysvallat		Jos 10 % nykyisin passiivisista aloittaa säännöllisen liikunnan	Säästöt sydänsairauksien hoitokustannuksista sa 3,8 M€
Tietullit			
Tukholma, Ruotsi	Keskustaan suuntautuva autoliikenne vähentyi noin 20 % helmikuusta toukokuuhun 2006. Pyöräliikenne silloilla lisääntyi 25–30 % edellisvuoteen verrattuna.		Valvontajärjestelmän kustannusten takaisinmaksuaika on 4 vuotta

**LIITE 3 LIIKKUMISEN OHJAUKSEN ORGANISOINTI JA RESURSSIT VAL-
TAKUNNAN TASOLLA JOISSAKIN EUROOPAN MAISSA**

Tiedot perustuvat osittain erilliseen ulkomaisista toimintamalleista tehtyyn kartoitukseen (Donner ja Sala 2008).

Maa	Vastuutaho valtionhallinnossa	Valtakunnalliset toimeenpanevat organisaatiot	Liikkumisen ohjaus		Valtakunnalliset verkkosivut	Valtion rahoitus
			Koko-aika	Osa-aika		
Ruotsi	Vägarbetet: (www.vv.se) Naturvårdsverket (www.naturvardsverket.se)	Vägarbetet: kestävä liikumisen ohjelma	2	3	www.vv.se (transport och resor → hållbart resande)	Budjetirahoitus: 0,3-0,4 M€/v (1 M€ käynnistysvuonna 2004)
		Trivector Traffic (konsulttiyritys, www.trivector.se)	?	?	www.mobiliteitsmanagement.se	
Iso-Britannia	Department of Transport: kestävä liikumisen ohjelma (www.dft.gov.uk/pgr/sustainable)	National TravelWise Association (tietopankki, verkosto)	1	?	www.travelwise.org.uk	Kolmelle kaupungille 1 M€/v. Lontoon LEP-tille 1M€/v. Tuki liikku- missuunnitelmille jopa 15 000 € per suunnitelma.
		The Association for Commuter Transport (tietopankki, verkosto, erityisesti työpaikoille)	1	?	www.act-uk.com	
		Sustrans	?	?	www.sustrans.org.uk	
		Campaign for Better Transport	?	?	www.bettertransport.org.uk	
Alankomaat	Ministerie van Verkeer en Waterstaat (www.verkeerenwaterstaat.nl)	Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) (verkosto, tietopankki)	1	1	www.kpvv.nl/mobiliteitsmanagement	Budjetirahoitus: 0,32 M€/v. Projekteille erillisrahoitusta
		SenterNovem (rahoituksen jako)		8	www.senternovem.nl/mobiliteitsmanagement	Budjetirahoitus: 0,3 M€/v ja valtiontuki projekteille 2 M€/v
		Vereniging Mobiliteitsmanagement (VM2) (verkosto, tietopankki)	2	?	www.vm2.nl	?
Ranska	Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable (www.ecologie.gouv.fr/developpement-durable)	CERTU – Centre for the Study of Urban Planning, Transportation and Public Facilities (www.certu.fr)	1	4	www.plan-deplacements.fr (yritysten liikumisen ohjaus)	Budjetirahoitus
		ADEME - energiatoimisto (vrt. Motiva) (www.ademe.fr)	?	?		

Maa	Vastuutaho valtionhallinnossa	Valtakunnalliset toimeenpanevat organisaatiot	Liikkumisen ohjaus		Valtakunnalliset verkkosivut	Valtion rahoitus
			Koko-aika	Osa-aika		
Itävalta	Lebensministerium (www.lebensministerium.at) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (www.bmvit.gv.at)	?			www.klimaaktivmobil.at (ilmastonmuutos-kampanja /ohjelma)	
					www.mobilitaetsmanagement.at (yritysten liikkumisen ohjaus)	
		FGM-AMOR (konsulttiyritys, www.fgm.at)				
Saksa	?	?			www.mobilitaetsmanagement.nrw.de	
					www.clever-pendeln.de	
					www.wohnen-plus-mobiltaet.nrw.de	
Sveitsi	?	?			www.mobilservice.ch	
Italia	?	Associazione Italiana Mobility Managers			www.euromobility.org	
		Associazione delle Città Italiane per la mobilità sostenibile ...			www.cittamobile.it	
Espanja	Ministerio de Fomento (www.fomento.es) Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es)	CEDEX – Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (www.cedex.es)				
		Flemish Mobility Council (MORA) and secretariat (5 + 3 henkilöä)			www.mobilvlaanderen.be	
Belgia, Flaami						

LIITE 4 ESIMERKKEJÄ LIIKKUMISEN OHJAUKSEN ORGANISOINNISTA JA RESURSSEISTA SEUDULLISELLA TASOLLA EUROOPASSA

Tiedot perustuvat osittain erilliseen ulkomaisista toimintamalleista tehtyyn kartoitukseen (Donner ja Sala 2008).

"Keskuksen" nimi	Organisaatio	Liikkumisen ohjaus -toiminta	Liikkumisen ohjaus -työntekijät	Liikkumisen ohjauksen rahoitus
Trafikontoret Göteborg , Ruotsi www.trafikkontoret.goteborg.se →	Liikkumisen ohjauksen palveluiden tarjoaminen on osa Göteborgin liikenneviraston toimintaa, josta vastaa sen Trafikontoretin yksikkö. Liikkumisen ohjaus on sisällytetty kaupungin poliittisen tason linjauksiin: <ul style="list-style-type: none"> • 1995 kestävä liikenteen suunnitelma • 2002 Mobility Policy • 2006 toinen kestävä liikenteen suunnitelma 	Toteutetaan laajasti liikkumisen ohjauksen palveluja. Kaikille palvelutuotteille laajalti rakennetaan tuotemerkit (esim. "Trafik för livet" kouluille, "Young Rider" nuorille). Yritykset keskeinen kohderyhmä. Keväseen 2007 mennessä lähes 50 yritystä, joista 40:lle tehty liikkumisen selvitys. Ei asiakaspalvelupistettä eikä myyntitoimintaa.	10 kokoaikaista, joista 3 henkilöä keskittyi yritystyöhön, täydennetään tarvittaessa konsulttipalveluilla	Yhteensä 3,2 M€/v. Tästä 2,6 M€/v kuluu projektitoimintaan ja loput henkilökuluihin. Yritystyöhön kuluu 0,12 M€/v. Rahoituksen jakautuminen: <ul style="list-style-type: none"> • 70 % kaupunki • 30 % muut (mm. Vägverket Region Väst, joukkoliikenneyhtiö Västtrafik)
Lundby Mobilitet Centre , Göteborg, Ruotsi www.visionlundby.goteborg.se	Vuonna 2002 perustettu Lundbyn kaupunginosan liikkumisen palvelukeskus on Göteborgin Trafikkontoretin liikkumisen ohjauksen yksi projekti (Vision Lundby). Taustalla vaikuttavat lisäksi kaupunkisuunnitteluvirasto, joukkoliikenneyhtiö Västtrafik, Lundbyn kaupunginosavaltuusto, kehitysyhtiö Norra Älvstranden Utveckling AB ja Vägverket Region Väst.	Lunbyssä testataan liikkumisen ohjauksen palveluja laajasti. Palveluilla on tuotemerkit. On asiakaspalvelupiste, mutta ei myyntitoimintaa.	8 (sisältyvät Göteborgin liikenneviraston 10 henkilöön)	0,33 M€/v projektitoimintaan ilman henkilökuluja (sis. Göteborgin Trafikontoretin budjettiin). Rahoituksen jakautuminen: <ul style="list-style-type: none"> • Göteborgin kaupunki • joukkoliikenneyhtiö Västtrafik • kehitysyhtiö Norra Älvstranden Utveckling AB • Vägverket Region Väst
Gatu- och trafikkontoret Lund , Ruotsi www.lund.se/trafik	Perustettu vuonna 1998. Katu- ja liikenneviraston Trafikmijöenheten toteuttaa liikkumisen ohjausta. Vuoteen 2005 asti yksikkö toimi nimellä Mobilitetkontor. Liikkumisen ohjaus sisältyi vuonna 1997 laadittuun kestävä liikenteen suunnitelmaan (LundaMaTs).	Toteutetaan laajasti liikkumisen ohjauksen palveluja. Suorat yhteydenotot keskeisiä. Ei asiakaspalvelupistettä eikä myyntitoimintaa.	4 kokoaikaista, lisäresursseja osoitetaan kaupungin organisaatiosta tarvittaessa	0,35 M€/v Rahoitukseen osallistuu Lundin kaupungin lisäksi Vägverketin Skånen tiepiiri.

"Keskuksen" nimi	Organisaatio	Liikkumisen ohjaus -toiminta	Liikkumisen ohjaus -työntekijät	Liikkumisen ohjauksen rahoitus
Stockholm Mobilitet , Ruotsi www.stockholm.se/mobilitet	Osa kaupungin liikennevirastoa (Trafik-kontoret).	Toteutetaan laajasti liikkumisen ohjauksen palveluja. Ei asiakaspalvelupistettä eikä myyntiä.	4 kokoaikaista ja 4 osa-aikaista	0,87 M€/v (ei sisällä ruuhkamaksu-projektia) Rahoituksen jakautuminen: • 70 % kaupunki • 30 % valtio
TransportEko Sydost , Ruotsi www.transporteko-so.se	Alueellisen energiatoimiston alaisuudessa toimiva TransportEko Sydost ylläpitää kahta liikkumisen palvelukeskusta: Kalmarin ja Kronobergin lääneissä.	Ei asiakaspalvelupistettä eikä myyntitoimintaa. Läheystään yritysasiakkaita. Kampanjaluontoista toimintaa.	2 kokoaikaista ja 3 osa-aikaista	Kronoberg: 32 000 €/v Kalmar: 32 000 €/v Rahoitus myönnetty 4 vuodeksi. Rahoituksen jakautuminen • 50 % Naturvårdsverket (valtio) • 50 % Vägarverket (valtio)
Mobil Zentral , Graz, Itävalta http://www.mobilzentral.at	Toiminnasta vastaa yksityinen yritys FGM-AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research), jonka kanssa Styrian joukkoliikenne-organisaatio on tehnyt sopimuksen. Vuonna 2007 toiminta on laajentunut koskemaan koko Styrian läänin; Grazin toimisto on osa tätä verkostoa. Laajennus tapahtui muuttamalla mm. 4 kaupungin turisti-infot Mobil Zentraleiksi.	Toteutetaan laajasti liikkumisen ohjauksen palveluja mukaan lukien joukkoliikenteen lipunmyynti, puhelinneuvonta ja pyörien vuokraus. Asiakaspalvelupiste sijaitsee keskeisellä paikalla. Neuvonta ja konsultointi kattaa liikkumisen koko Itävallassa ja muualla Euroopassa. 3 000 asiakasta/kk, 3500 puhelua/kk, lipunmyynti 30 000 euro/kk.	12 kokoaikaista (1 johtaja, 1 assistentti, 5 neuvojaa, 1 konsultti, 4 lipunmyyjää)	Ei tietoa kokonaisrahoituksesta. Rahoituksen jakautuminen: • 30 % kaupunki • 30 % lääni • 30 % joukkoliikenneoperaattori • 10 % lipunmyynti ja muut partnerit
MobiCenter , Wuppertal, Saksa www.wsw.on-line.de	Perustettu vuonna 1995. Toimii kaupungin energia-, joukkoliikenne- ja jätehuoltoryityksen WSW Stadwerke GmbH:n osana. MobiCenter on alusta kahdelle keskukselle: MobiCenter Barmen ja MobiCenter Elberfeld.	Toteutetaan laajasti liikkumisen ohjauksen palveluja mukaan lukien joukkoliikenteen lipunmyynti, puhelinneuvonta ja pääsyliput. Asiakaspalvelupisteet sijaitsevat keskeisillä paikoilla. Myös oma autojen yhteiskäyttö-palvelu. 11 000 puhelua/kk kuukaudessa, asiakaskäyntejä vähemmän.	Ei tietoa	Ei tietoa kokonaisrahoituksesta. Wuppertaler Stadwerke rahoittaa lähes kokonaan. Osa palveluista on maksullisia ja tuottaa tuloja (esim. varaus, vuokraus, vakuutusmyynti, konsultointi). Pilotiprojekteihin tulee tukea myös kaupungeilta ja valtiolta.

"Keskuksen" nimi	Organisaatio	Liikkumisen ohjaus -toiminta	Liikkumisen ohjaus -työntekijät	Liikkumisen ohjauksen rahoitus
LEPT (London European Partnership for Transport), Lontoo, Iso-Britannia www.lept-eu.org	Vuonna 2007 perustettu Lontoon 22 kunnan (borough) yhteistyöelin liikkumisen ohjauksen kehittämisessä. Johtoryhmän muodostaa London Acces Group (LAG), joka puolestaan koostuu kyseisten kuntien lisäksi joukkoliikenneorganisaatiosta Transport for London (TfL) ja Lontoon kuntien yhdistyksestä (London Councils).	Monien tahojen liikkumisen ohjauksen yhteistyötä koordinoiva elin. Tukee Lontoon kuntien toimintaa yhdessä TfL:n kanssa. Haalii ja kanavoi rahoitusta (erityisesti EU-hankkeet). Esimerkiksi Lontoon 2012 olympialaisiin suunnitellaan liikkumisen ohjausta.	Sihteeristö koostuu 4 työntekijästä (ei tietoa koko- tai osa-aikaisuudesta), jotka ovat samalla Bromleyn kunnan työntekijöitä.	3,0 M€/v. Rahoituksen jakautuminen: • 70 % kaupunkikunnat • 30 % valtio Liikkumisen ohjausta Lontoon seudulla rahoitetaan myös muuta kautta. Kokonaisuudessaan puhutaan ehkä kymmenistä miljoonista euroista.
Camden Travel information centre, ja Travel Plan Officers , Lontoo, Iso-Britannia www.camden.gov.uk www.camden.gov.uk/ncfn www.camden.gov.uk/stp	Informaatiokeskus on perustettu vuonna 1997. Toiminnasta vastaavat Lontoon joukkoliikenneorganisaatio Transport for London (TfL) ja Camdenin kulttuuri- ja ympäristötoimi (Culture and Environment Directorate). Liikkuissuunnitelmista vastaavat virkamiehet (officers) toimivat kulttuuri- ja ympäristötoimen alaisuudessa. Taustalla on alueen kestävä liikenteen suunnitelma.	Informaatiokeskus on asiakaspalvelupiste, joka tarjoaa neuvontaa ja lipunmyyntiä (ml. ruuhkamaksupiste, nähtävyyksien pääsyliput). Liikkuissuunnitelmia yrityksille tehdään vuosittain 15–18. Teettäessään suunnitelmat yritykset liittyvät kolmen Lontoon kunnan yhteiseen North Central Travel Plan -verkostoon.	Informaatiokeskuksen osalta ei tietoa. 2 liikkuissuunnitelmaa vastaavaa (koulut ja yritykset).	Ei tietoa kokonaisrahoituksesta.
Movia , Itä-Tanska www.movia.dk	Joukkoliikenneorganisaatio Trafikselskabet Movia perustettiin vuoden 2007 alussa yhdistämällä Itä-Tanskan alueella toimivat joukkoliikenneorganisaatiot (HUR, STS ja VT) kuntauudistuksen myötä.	Keskittyy joukkoliikenteeseen. Liikkuissuunnitelmat, työsuhdematkalippujen markkinointi ja joukkoliikenteen räätälöinti yritysten tarpeisiin. 450 yritystä on tarttunut työsuhdelipputarjoukseen.	3 osa-aikaista	Ei tietoa kokonaisrahoituksesta. Rahoituksen jakautuminen: • kunnat • myyntituotot • sisäasiainministeriö • liikenneministeriö • itäinen lääni

"Keskuksen" nimi	Organisaatio	Liikkumisen ohjaus -toiminta	Liikkumisen ohjaus -työntekijät	Liikkumisen ohjauksen rahoitus
Mobidesk , Limburg, Belgia www.mobidesklimburg.be	Perustettu vuonna 2003. Toiminnasta vastaa yksityinen konsulttitoimisto Traject. Vastaa Limburgin provinssin liikkumisen koordinaatiokeskustoiminnasta.	Keskittyy yrityksiin. Yritysassiakkaiden tulee rekisteröityä palvelujen käyttäjiksi. Rekisteröityessään yritys sitoutuu toteuttamaan ainakin yhden liikkumisen ohjauksen toimenpiteen ja antamaan tiedot vaikutuksista Mobideskille. Vuonna 2005 asiakasyrityksiä oli 20 kattaen 14 000 työntekijää.	3 kokoaikaista	Ei tietoa kokonaisrahoituksesta. Rahoituksen jakautuminen <ul style="list-style-type: none"> • Limburgin provinssi • EU (EFRO)
Etelä-Hollannin provinssin liikenneosastosto , Alankomaat www.zuid-holland.nl	Etelä-Hollannin provinssin liikennesuunnittelun osaston tehtäviin kuuluu myös liikkumisen ohjaus. (Läänin alueella toimii myös ainakin kaksi liikkumisen koordinaatiokeskusta: VCC Zuid-Holland Zuid ja VCC Rijnmond)		1 kokoaikainen ja 1 osa-aikainen	1,0 M€/v. Rahoituksen jakautuminen: <ul style="list-style-type: none"> • 60 % valtio • useat julkishallinnon organisaatiot
Nantes Métropole , Ranska www.nantesmetropole.fr	Nantesin kaupunkiseudun viranomainen (vrt. YTV) toteuttaa myös liikkumisen ohjausta yhdessä joukkoliikenneorganisaation (TAN), valtakunnallisen energia-toimiston (ADEME, vrt. Motiva) ja kaupakamarin kanssa.	Kohderyhmänä yritykset. Nantes Métropole pyrkii tekemään yritysten kanssa 3 vuoden sopimuksia liikkumissuunnitelmien toteuttamiseksi. Vastineeksi tarjotaan mm. alennusta matkakorteista. Keväseen 2007 mennessä tehty 116 sopimusta kattaen 47 000 työntekijää.	2 kokoaikaista	90 000 €/v (tuki yrityksille, suoramarkkinointi, internet-sivut)

LIITE 5 LIIKKUMISEN OHJAUKSEN NYKYISIÄ PALVELUJA SUOMESSA

Kestävän liikkumisen kokonaisuutta käsitteleviä tietolähteitä	
Valtakunnan taso	<ul style="list-style-type: none"> • www.kulku.info • Motivan liikenne ja liikkuminen -sivut (www.motiva.fi) • Ympäristöhallinnon Minä ja ympäristö/Osallistuminen ja arki/ Liikennevälineen valinta -sivut (www.ymparisto.fi) • Kuluttajaviraston Eko-ostajan opas/Liikenne -sivut (www.kuluttajavirasto.fi) • LVM:n Elinympäristö ja liikenne -sivut (www.mintc.fi/www/sivut/suomi/ymparisto/elli) • Opetushallituksen Kestävä kehitys koulussa – Liikenne (www.edu.fi/teemat/keke) • Liikkujan viikko -sivut (www.liikkujanviikko.fi) • Nyt Menoksi! -esite (Motiva Oy) • Arki, valinnat ja tulevaisuus – Kestävä liikkuminen -opintokerhomateriaali (SLL)
Pääkaupunkiseutu	<ul style="list-style-type: none"> • Helsingiläisen ympäristöopas - Liikenne (www.hel.fi/ymparistoopas) • Luovasti töihin! -sivusto (Helsingin kaupungin ympäristökeskus, www.hel2.fi/YMK/luovastitoihin) • YTV:n Liikenne ja ympäristö (www.ytv.fi) > Seutu- ja ympäristötietoja • Kehitteillä: Liikenteen infokeskus ja liikennetietoportaali (HKL ja YTV) • Kehitteillä: HITS liikennetietopalvelukokonaisuus (Destia ja kumppanit, www.forumvirium.fi)
Tampereen seutu	<ul style="list-style-type: none"> • Tampereen kaupungin Liikenne ja kadut -sivut (www.tampere.fi/liikennejakadut) • Tamperelaisen ympäristöopas – Liikenne (www.tampereenkaupunki.net/ekotallaaja) • Ympäristötietokeskus Moreenian pysyvä näyttely – Liikkuminen ja liikenne (www.tampere.fi/ekokumppanit/moreenia) • Liikennetietoportaali www.liikennenyty.fi
Turun seutu	<ul style="list-style-type: none"> • Turun kaupungin Liikenne-sivut (www.turku.fi) > Kartat, kadut ja liikenne > Liikenne)
Oulun seutu	<ul style="list-style-type: none"> • Oulun kaupungin Liikenne ja kartat -sivut (www.ouka.fi/liikenne) • Oulun seudun liikennetietopalvelu OLLI (www.oulunliikenne.fi)

Liikkumisen ohjauksen palveluja valtakunnan tasolla, pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla	
Asiakas-palvelupisteet	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteellä palvelupisteet (kaupunkien omat, VR, Matkahuolto), Matkakeskukset joukkoliikenteellä (ei kuitenkaan yhden luukun periaate) Kioskit Helsinki-Vantaan lentokenttä Kaupunkien virastojen yhteiset palvelupisteet (Espoo, Vantaa, Turku, Tampere) Laivaterminaalit (Turku) Muutama tavaratalo (Turku) Matkailu- ja turisti-infot Suomen Ladun ulkoilukeskukset (kävely- ja pyöräilyvarusteita) Autoliiton palvelupisteet
Puhelin-palvelu	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen varsinaiset puhelinpalvelunumerot (HKL:n ja YTV:n yhteinen pääkaupunkiseudun liikenneneuvonta, VR, Matkahuolto). Pääkaupunkiseudun liikenneneuvontapalvelua ollaan laajentamassa koskemaan myös muita kestävän liikkumisen osa-alueita kuten pyöräilyä ja autojen yhteiskäyttöä. Tampereella, Turussa ja Oulussa asiakaspalvelupisteet palvelevat myös puhelimitse, mutta mi-tään erityistä palvelunumeroa ei ole. Autoilijoiden puhelinpalvelut (liikennetilannetiedot)
Sähköinen vies-tintä	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen reittioppaat ja matka-haut (Matka.fi, seudulliset reittioppaat, VR:n ja Matkahuol-lon omat palvelut) Kevyen liikenteen reittiopas (pääkaupunkiseutu, suunnitteilla myös Tampereelle) Kevyen liikenteen Internet-pohjaiset palautejärjestelmät (mm. Helsinki) Kaikki liikennemuodot käsittävä liikennetietoportaali (Oulun ja Tampereen seudulla, kehitteillä myös Helsingin seudulle) Valtakunnallisia kestävän liikkumisen verkkosivuja (esim. Kulku.info), ylläpito ja/tai tunnettuus puutteellista Omat verkkosivut keskeinen informaatiokanava kaikilla kestävän liikkumisen toimijoilla Joukkoliikenteen mobiilipalveluja (esim. kännykkälippu, aikataulutiedustelut). Joukkoliikenteen aikataulunäyttöjä (joillakin pysäkeillä, asemilla ja kiinteistöissä) EkoAKE - uuden auton kulutus- ja päästötiedot (www.ake.fi/AKE/Ympäristö/EkoAKE/) Autoilijoiden ajantasaiset liikennetietopalvelut Internetissä ja radiossa
Esitteet, kartat, lehdet, ym.	<ul style="list-style-type: none"> Muutamia yleisiä esitteitä (mm. Nyt Menoksi!) Pyöräilyesitteitä ja teemakarttoja (Turku, Helsinki) Uuden auton kulutustiedot, EkoAKE Ilmaisjakelulehdet joukkoliikenteen informaatiokanavina (Metro ja Uutislehti 100 Helsingissä) Joukkoliikenteen asiakaslehdet Koteihin jaettavat asiakaslehdet ja tiedotteet, joissa mukana liikennetietoa (erityisesti Turku)
Markkinointi	<ul style="list-style-type: none"> Liikkujan viikko (ja autoton päivä) Joukkoliikenteen valtakunnallisia kampanjoita (esim. työsuhdelippu) Joukkoliikenneorganisaatioiden omia kampanjoita ja markkinointia Toukokuussa Pyöräilyviikko (Suomi Pyöräilee -kampanja) Pyöräilyvuosi 2007 ja sen yhteydessä valtakunnallinen kilometrikisa (tulevaisuudessa vuosittain) Pyörällä töihin -kilpailuja Turun seudulla 10 jo vuoden ajan

Liikkumisen ohjauksen palveluja valtakunnan tasolla, pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla	
	<ul style="list-style-type: none"> • Taloudellisen ajotavan kampanjoita (Motiva) • Joukkoliikenteen seudulliset aikataulukirjat postitetaan kotitalouksiin • AKE postittaa koteihin vuosittaisen ajoneuvoveroesitteen, jossa tietoa myös taloudellisesta ajotavasta ja autonvalinnasta • Helsingissä uusille asukkaille postitetaan informaatiopaketti, jossa joukkoliikenne mukana • Helsingissä joukkoliikennepalveluja uudistettaessa on informoitu alueen asukkaita ja toimijoita postitse • Tampereen joukkoliikennetoimisto on postittanut joukkoliikenneinformaatiota joihinkin kotitalouksiin ja yrityksiin
Konsultointi	<ul style="list-style-type: none"> • Erialaisten pilotti- ja tutkimushankkeiden osana on tehty noin 30 työpaikalle jonkinlainen liikkumisselvitys sekä osalle myös liikkumissuunnitelma.
Koulutus ja koulutusmateriaalit	<ul style="list-style-type: none"> • Motivan liikenneaiheiset koulutusmateriaalit • Opetusmateriaalia verkossa (LVM:n ELLI-sivut, Opetushallituksen Kestävä kehitys koulussa) • SLL:n Arki, valinnat ja tulevaisuus -opintokerhomateriaali (myös verkossa) • Ympäristökeskusten ympäristöoppaat verkossa (Helsinki ja Tampere) • Helsingin kaupungin virastojen ekotukihenkilöiden koulutus • Satunnaiset seminaarit • Taloudellisen ajotavan koulutusohjelmat ja kouluttajat • Pyöräilyn koulutusohjelmat ja kilpailut lapsille (Pyöräilymerkki, Fillarimestari)
Myynti-, vuokraus- ja varauspalvelut ja niiden koordinointi	<ul style="list-style-type: none"> • Joukkoliikenteen eri palveluntarjoajien lipunmyynti on seudullisesti melko hyvin koordinoitu • Valtakunnan tasolla Matkakeskukset ovat lähentäneet eri palveluntarjoajien lipunmyyntiä, mutta ei vielä samalta luukulta (VR, Matkahuolto) • Lipunmyynnin ja varauksen verkkopalveluita erityisesti valtakunnan tasolla • Joukkoliikenteen ja autojen yhteiskäytön yhdistäminen Helsingissä (HKL:n ja City Car Clubin yhteistyö) • Kutsujoukkoliikenteen matkapalvelukeskukset • Kaupunkipyörät Helsingissä (HKL) • Kävely- ja pyöräilyvarusteiden myynti ja vuokraus Suomen Ladun ulkoilukeskuksissa • Muutamia maksullisia pyörien säilytyskaappeja (esim. Pasilan asema)
Liikkumis- ja muiden palvelujen yhdistäminen	<ul style="list-style-type: none"> • Helsinki-kortti joukkoliikenteeseen ja museoihin • Vuoden 2005 yleisurheilun MM-kisalipulla alennettu joukkoliikennelippu Helsingissä • VVO markkinoi City Car Clubin autojen yhteiskäyttöpalveluja asiakkailleen • Joukkoliikenteen aikataulunäyttöjä joissakin julkisissa kiinteistöissä
Organisointi- ja kehittämispalvelut liikkumispalveluiden tarjoajille	<ul style="list-style-type: none"> • Liikkujan viikon suunnittelua ja tiedottamista varten on olemassa sähköpostijakelulistat. • YTV ylläpitää liikkumisen ohjauksen sähköpostilistaa. • Kestävän kehityksen yleiset verkostot (esim. Tampereella Ekokumppanit). • Vuosina 2004–2006 toteutettiin Liikkuva Suomi -työohjelman alla muutamia liikkumisen ohjauksen hankkeita (mm. Kulku.info, Helsingin Jätkäsaaren liikkumisen ohjaus). Työohjelmaa koordinoitiin LVM:n ja YM:n taholta mutta hankkeilla oli eri rahoittajia. • Joukkoliikenteen tutkimusohjelma JOTU • Kevyen liikenteen tutkimusohjelma JALOIN • ECOMM-konferenssin (European Conference on Mobility Management) tuloksia esitellään vuosittain YTV:n ja/tai YM:n toimesta.

LIITE 6 VALTAKUNNALLISEN JA SEUDULLISEN LIIKKUMISEN PALVELUKESKUKSEN TEHTÄVÄT

	Valtakunnan tasolla	Seudullisella tasolla
Informaatio ja neuvonta		
Asiakaspalvelupiste	Ei välttämätön. Tietoa pitkän matkan liikkumisesta (VR, Matkahuolto, lentoliikenne) voidaan tarjota seudullisissa asiakaspalvelupisteissä.	Tarvitaan jossain muodossa. Helpointa on laajentaa olemassa olevien palvelupisteiden tarjontaa.
Puhelinpalvelu	Ei välttämätön. Seudullinen puhelinpalvelu voi tarjota tietoa myös pitkän matkan liikkumisesta VR, Matkahuolto, lentoliikenne).	Palvelunumero, jota markkinoidaan ja johon on varattu erityistä henkilökuntaa.
Mobiilipalvelu	Ei tuota itse. Tarjoaa tietoa olemassa olevista palveluista (esim. häiriöinformaatio, reittiopaat).	Voi tuottaa sekä itse että tarjota tietoa olemassa olevista palveluista (esim. häiriöinformaatio, reittiopaat).
Internet-palvelut	Valtakunnallinen portaali voi tarjota tietoa pitkän matkan liikenteen palveluista, yleistä tietoa (esim. vaikutustietoa) sekä linkit seudullisiin portaaleihin.	Seudullinen portaali tarjoaa tietoa seudun liikenteestä mutta yleisen tiedon osalta voidaan ohjata valtakunnalliseen portaaliin
Esitteet, oppaat, kartat ym.	Tuottaa yleistä materiaalia itse, jakaa edelleen välittäjille sekä suoraan asiakkaille, erityisesti yhteisöille.	Tuottaa erityisesti seutua koskevaa materiaalia itse, jakaa edelleenvälittäjille sekä suoraan asiakkaille. Hyödyntää myös valtakunnallisen keskuksen materiaalia.
Asiakaslehdet ja -kirjeet	Sekä harvemmin ilmestyvä lehti että sähköinen kuukausikirje. Lehdessä palstat kullekin seudulliselle keskukselle.	Sähköinen kuukausikirje. Muuten hyödynnetään valtakunnallista lehteä. Lisäksi voidaan hyödyntää olemassa olevia asiakaslehtiä ja ilmaisjakelulehtien palstoja. Voi sisältää myös valtakunnan tason uutisia.
Tiedotteet	Tiedottaa oman toiminnan lisäksi kattavasti liikkumisen ohjaukseen ja kestäväään liikkumiseen liittyvistä aiheista valtakunnan tasolla sekä merkittävistä uutisista seuduilla (esim. uudet palvelut, tapahtumat, tutkimustulokset).	Tiedottaa oman toiminnan lisäksi kattavasti liikkumisen ohjaukseen liittyvistä aiheista seudulla (esim. uudet palvelut, tapahtumat, tutkimustulokset, jne.)
Markkinointi	Toteuttaa sekä koordinoi valtakunnallisia kampanjoita (esim. Liikkujan viikko). Aktivoi muiden toimijoiden markkinointia (esim. kokeilut ja kilpailut). Suoramarkkinointi keskittyy pääasiassa suur-yrityksiin ja etujärjestöihin (yhteydenotot ja tapaamiset). Yksityishenkilöille postitse mahdollisesti merkittäviä valtakunnallisia tiedotteita (vrt. ajoneuvoveron uudistus).	Toteuttaa sekä koordinoi seudullisia kampanjoita (esim. Liikkujan viikko). Koordinoi säännöllisesti ilmaiskokeiluja palveluntarjoajien kanssa. Systemaattista suoramarkkinointia sekä seudun yrityksille että asukkaille postitse, puhelimitse sekä käymällä asiakkaiden luona.

	Valtakunnan tasolla	Seudullisella tasolla
Konsultointi	Markkinoi ja välittää konsulttien tai seudullisten keskusten palveluja. Tarjoaa palvelua itse palvelun kehittämisvaiheessa sekä seuduilla, joilla ei ole omaa palvelukeskusta. Tuottaa menetelmiä ja malleja konsulttien käyttöön.	Voi tarjota itse tai markkinoida konsulttien palveluja. Hyödyntää kehitettyjä menetelmiä ja malleja.
Koulutus ja koulutusmateriaalit	Tarjoaa yleistä koulutusta kestävästä liikkumisesta eri kohderyhmille. Tuottaa koulutusmateriaaleja ja pyrkii vaikuttamaan koulutusohjelmien sisältöön. Välittää ja markkinoi yksityiskohtaista koulutusta (esim. taloudellinen ajotapa).	Tarjoaa yleistä koulutusta kestävästä liikkumisesta seudun eri kohderyhmille. Hyödyntää pääasiassa valtakunnallisia materiaaleja. Välittää ja markkinoi yksityiskohtaisempaa koulutusta (esim. taloudellinen ajotapa).
Myynti-, vuokraus ja varauspalvelut	Ei tarjoa itse palveluita. Valtakunnallisessa portaalissa on linkit pitkän matkan liikkumisen eri palveluntarjoajien (VR, Matkahuolto) sähköisiin myynti- ja varauspalveluihin. Henkilökohtaista palvelua pitkän matkan liikkumista koskien voidaan tarjota seudullisissa palvelupisteissä.	Myytävät palvelut voivat vaihdella palvelupisteen alkuperäisen luonteen ja suuruuden mukaan (esim. joukkoliikenteen palvelupiste, pyöräkeskus), mutta pyrkimyksenä on myydä mahdollisimman useita palveluja kussakin pisteessä. Seudullisessa portaalissa on linkit palveluntarjoajien sähköisiin myynti- ja varauspalveluihin.
Liikkumis- ja muiden palvelujen yhdistäminen	Tukee palveluntarjoajia yhdistelmäpalvelujen kehittämisessä. Valtakunnallisessa portaalissa on tietoa olemassa olevista yhdistelmäpalveluista.	Tukee palveluntarjoajia yhdistelmäpalvelujen kehittämisessä. Seudullisessa portaalissa on tietoa olemassa olevista palveluista seudulla. Voi konkreettisesti myös myydä näitä palveluja.
Organisointi- ja koordinoitipalvelut liikkumispalveluiden tarjoajille		
Tutkimus- ja kehityshankkeet	Koordinoi sekä osallistuu hankkeisiin (EU-hankkeet, omien palveluiden kehittäminen, eri palveluiden yhdistäminen, pilotit, jne.).	Koordinoi sekä osallistuu hankkeisiin (EU-hankkeet, omien palveluiden kehittäminen, eri palveluiden yhdistäminen, pilotit, jne.).
Kestävän liikuttamisen tietopankki	Valtakunnalliseen portaaliin kootaan parhaat käytännöt, vaikutustietoa, palveluntarjoajia, jne.	Seutujen parhaat käytännöt valtakunnallisessa tietopankissa. Seudun omassa tietopankissa seudulliset vaikutustiedot ja palveluntarjoajat.
Liikkumisen ohjauksen verkosto	Valtakunnallisen verkoston ylläpito.	Seudullisen verkoston ylläpito.
Liikkumisen ohjauksen kansainväliset yhteydet	EPOMM:in "national focal point" Suomessa.	Oman aktiivisuuden mukaan.
Eri toimijoiden aktivointi ja tukeminen	Esimerkiksi seudullisen toiminnan tukeminen sekä valtakunnallisten toimijoiden aktivointi.	Paikallisten toimijoiden aktivointi.
Asiakaspalautteen keräys palveluntarjoajille	Voi teettää satunnaisesti yleisiä käyttäjätyytyväisyyskyselyjä kestävien liikkumispalveluiden puutteista ja kehittämistarpeista.	Kerää ja ottaa vastaan systemaattisesti kaikkien kestävien liikkumispalveluiden asiakaspalautetta ja toimittaa eteenpäin palveluntarjoajille.
Liikkumisen ohjauksen hankkeiden rahoitus	Tiedottaa valtion tuesta (esim. tuki työpaikkojen liikkumissuunnitelmiin).	Tiedottaa valtion tuesta sekä mahdollisista seudullisista tuista (esim. tuki työpaikkojen liikkumissuunnitelmiin).